

# GRAND PORT MARITIME DE ROUEN



## PROJET D'ICPE DE STATION DE TRANSIT DES SEDIMENTS DE DRAGAGE DE MOULINEAUX (MOULINEAUX ET LA BOUILLE, SEINE-MARITIME)

MEMOIRE EN REPONSE  
AU DOCUMENT REMIS AU GPMR PAR LES ASSOCIATIONS  
POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT LE 10/12/14 (AU  
COURS DE LA REUNION PUBLIQUE EN MAIRIE DE  
MOULINEAUX)



FEVRIER 2015

Le présent mémoire a pour objectif de répondre aux différentes observations soulevées dans le document rédigé par « 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 ». Ce document a été remis en main propre à M. SOENEN, Directeur de l'Aménagement Territorial et de l'Environnement du GPMR, au cours de la réunion publique d'information concernant le projet de station de transit (réunion ayant eu lieu le 10/12/2014 en mairie de Moulineaux).

Les observations faites par les associations concernent 4 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.

Le GPMR souhaite apporter des réponses ou des compléments d'information à ces principaux thèmes, en reprenant l'ordre proposé dans le document.

### **1- Thème n°1 : « La présentation générale des projets dans le dossier d'ICPE »**

*Remarque 1.1 concernant l'organisation de l'enquête publique ;*

*Réponse du GPMR :*

Concernant l'organisation de l'enquête publique et l'information réglementairement demandée au Port de Rouen dans le cadre de l'affichage, les différentes actions suivantes ont été faites :

- Affichage sur site :

Le Port de Rouen a effectué l'affichage de l'avis d'enquête publique au format réglementaire en trois endroits situés à proximité des lieux prévus par le projet, 15 jours avant le début de l'enquête publique, tel que l'article R.123-9 du code de l'environnement le prévoit.

Les trois points d'affichages retenus portaient sur les abords immédiats du projet en rive gauche uniquement, le maître d'ouvrage ayant considéré que ces emplacements étaient opportuns et la réglementation laissant à l'appréciation du maître d'ouvrage ce choix.

Ces formalités ont fait l'objet d'un procès-verbal de constat de bonne réalisation par huissier de justice le 22 octobre 2014.

- Affichage dans la presse :

De plus, deux avis par affichage dans deux journaux locaux (Paris Normandie et Liberté Dimanche) ont été réalisés aux dates légales en vigueur (15 jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de l'enquête).

- Affichage dématérialisé :

Le Port de Rouen a mis en ligne l'avis d'enquête publique et l'ensemble des documents relatifs au projet et à l'enquête publique sur son site internet :

<http://www.haropaports.com/fr/rouen/environnement/station-de-transit-de-moulineaux>

- Présentation du projet aux communes :

Une présentation du projet d'ICPE a été effectuée fin 2012 en mairies de Moulineaux et de La Bouille. Cette présentation du projet a été l'occasion pour le Port de Rouen de solliciter officiellement l'avis des maires concernant le réaménagement et l'état futur du site après exploitation.

Du fait du caractère existant du site et de l'activité de la chambre de dépôt de Moulineaux depuis les années 1960, et des aménagements peu conséquents prévus dans le cadre du projet (une cabine de pesée, un pont-bascule et une clôture), le Port de Rouen n'a pas eu recours à de plus amples moyens de communication autour du projet d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux.

Au regard de l'absence d'information dans le bulletin municipal de Moulineaux, la commune de Moulineaux a répondu aux populations dans le cadre d'une réunion publique organisée le 10 décembre dernier.

Compte-tenu de ces éléments, il apparaît que le GPMR a mis tout en œuvre pour informer largement la population concernée.

*Remarque 1.2 concernant les références au projet RVSL Aval dans le dossier ICPE ;*

*Réponse :*

Le dossier d'étude d'impact relatif à la station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux a fait l'objet d'un dépôt dans le cadre d'une enquête publique unique en février 2014.

Cette enquête publique unique regroupait alors trois demandes du Grand Port Maritime de Rouen :

- Une demande d'autorisation au titre des ICPE pour le projet de station de transit de Moulineaux ;
- Une demande de mise en compatibilité des POS de Moulineaux et La Bouille, afin de mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets du GPMR ;
- Une demande d'autorisation pour le projet de création de la plate-forme logistique RVSL Aval.

Pour la clarté de présentation de ces projets, des liens et des renvois explicatifs ont été faits au sein même des dossiers d'étude d'impact des deux projets (ICPE de Moulineaux et plate-forme logistique RVSL Aval).

Cependant, au cours de l'instruction administrative du dossier relatif au projet de création de la plate-forme logistique RVSL Aval, différents compléments et modifications ont été demandés au GPMR sur cette étude. De ce fait, ce troisième volet de l'enquête publique unique a finalement été retardé et retiré de l'enquête publique unique ayant eu lieu du 28/10/14 au 28/11/14.

Ainsi, l'enquête publique unique a porté au final sur la demande d'autorisation au titre des ICPE pour le projet de station de transit de Moulineaux et la demande de mise en compatibilité des POS de Moulineaux et La Bouille.

L'étude d'impact pour le projet de station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux, tel que présentée à l'enquête publique n'a pas été modifiée et comporte de fait toujours des renvois ou passerelles vers cette autre étude d'impact dite RVSL Aval, document ne figurant pas en annexe du dossier ICPE, ni à l'enquête publique.

Le GPMR reconnaît que les renvois au projet RVSL Aval au sein de l'étude d'impact de l'ICPE peuvent prêter à confusion et a apporté des éléments d'explication afin de pallier ce désagrément dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (avis de l'Ae-CGEDD n°2014-32 du 25/06/14 et mémoire en réponse du GPMR disponibles dans le dossier d'enquête publique et en ligne sur le site internet du GPMR).

Dans le cadre des études liées à l'aménagement de la future plateforme logistique RVSL Aval, le GPMR a d'ores et déjà mené une réflexion sur les mesures compensatoires liées à l'imperméabilisation des surfaces de terrain naturel et sur la préservation de la faune et de la flore. Ce ne sera qu'à l'issue des études approfondies en cours par le Port et de la validation des propositions du GPMR par les services de l'Etat (DREAL notamment) que le projet sera officiellement déposé en vue d'une enquête publique au titre de la Loi sur l'Eau.

En réponse à la remarque sur le fait de mentionner d'autres projets dans l'étude d'impact de l'ICPE et du risque d'antériorité pour le futur projet RVSL Aval, le Port de Rouen répond que l'ICPE s'intègre dans un projet d'aménagement d'ensemble des terrains portuaires par le GPMR dénommé RVSL Aval (regroupant la plateforme logistique, les zones naturelles alentours et l'ICPE). La commission départementale des sites a par ailleurs émis un avis favorable à ce projet d'aménagement global de la zone RVSL Aval lors de sa séance du 4 décembre 2007. Le futur projet RVSL Aval est donc déjà connu des services de l'Etat.

*Remarque 1.3 concernant la mauvaise qualité du dossier ICPE sur le thème de l'impact visuel ;*

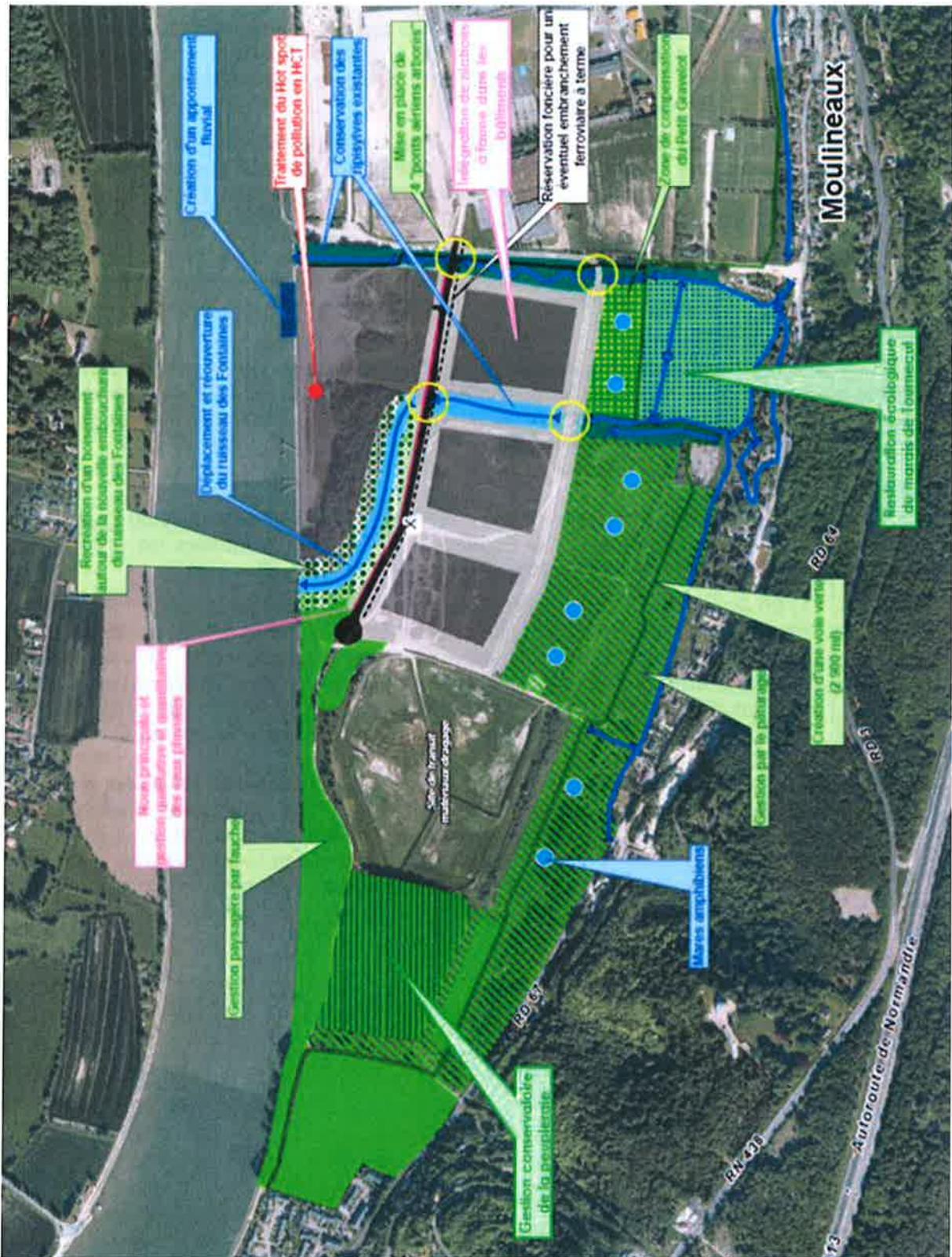
*Réponse :*

Le volet de l'intégration paysagère du site de l'ICPE fait partie des thèmes explicités dans le détail dans le dossier RVSL Aval, par conséquent un renvoi est fait dans le dossier de l'ICPE et seul un résumé succinct des aménagements paysagers prévus dans le cadre de l'ICPE était mentionné.

Le Port reconnaît que ce renvoi au projet RVSL Aval au sein de l'étude d'impact de l'ICPE a entraîné un manque de clarté, c'est pourquoi des éléments d'explication complémentaires ont été apportés afin de pallier ce désagrément dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (avis de l'Ae-CGEDD n°2014-32 du 25/06/14 et mémoire en réponse du GPMR disponibles dans le dossier d'enquête publique et en ligne sur le site internet du GPMR) et dans son mémoire en réponse à l'enquête publique (Cf. annexe).

Le Port souhaite rappeler que l'intégration paysagère de l'installation de transit était prévue selon une vision globale à l'échelle des aménagements d'ensemble des projets portuaires regroupant le projet ICPE et le projet RVSL Aval.

Schéma de l'intégration paysagère et des mesures environnementales d'ensemble proposées dans le cadre du projet RVSL Aval (GPMR – 2014)



Dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact du projet ICPE initiée dès 2008, le Port de Rouen avait sollicité le cabinet de paysagistes Agence TOPO Paysage afin de réaliser une étude paysagère spécifique au site en 2010.

Les résultats de cette étude sont présentés en annexe et ont été intégrés à l'étude paysagère relative à la vision d'ensemble globale intégrant le projet RVSL Aval. En effet, conformément à la réglementation, dans le cas où un maître d'ouvrage envisage différents projets proches géographiquement, il se doit de présenter globalement les impacts et d'identifier les effets cumulés de ces projets.

D'autre part, au cours de la présentation des projets portuaires dans le secteur de Moulineaux auprès des services de l'Etat en charge de l'aspect paysager (Service de l'Inspection des Sites de la DREAL), il a été demandé au maître d'ouvrage d'effectuer des aménagements d'intégration paysagère d'ensemble (soit le plan schématique ci-avant).

Au vu de la mise en attente du projet RVSL Aval, pour lequel le calendrier n'est pas connu à ce jour, le Port de Rouen s'engage à mettre en œuvre des aménagements paysagers liés à l'insertion de l'ICPE permettant d'améliorer l'insertion paysagère du site dans son environnement.

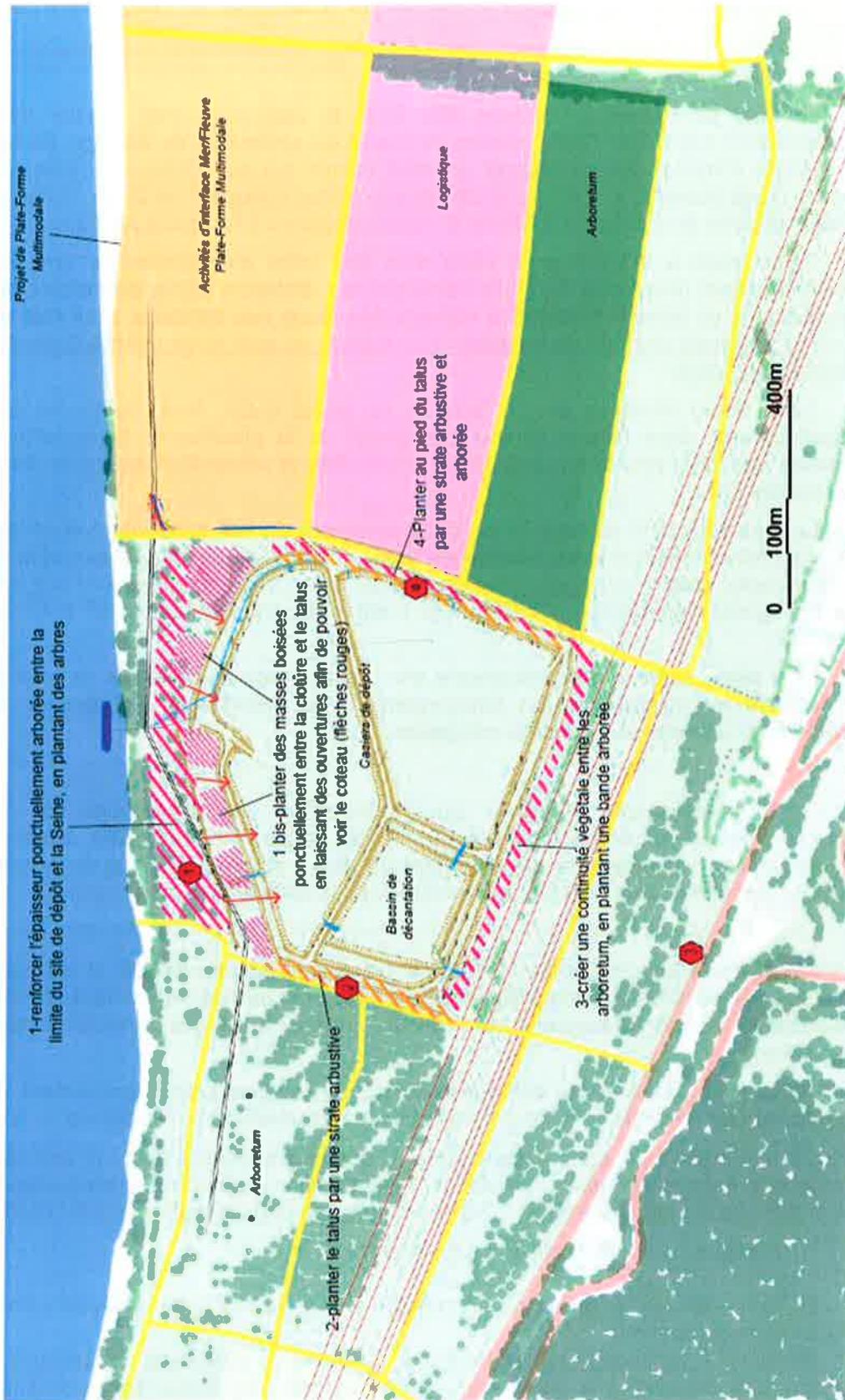
Les aménagements seront réalisés dès 2015 sur la base des éléments proposés dans l'étude paysagère de 2010, et des propositions qui ressortiront à l'issue d'une concertation à mener entre le Port de Rouen, les mairies (Moulineaux-La Bouille-Sahurs) et les membres représentatifs des associations de riverains au projet.

Le plan de principe schématique ci-après reprend les conclusions de l'étude paysagère réalisée par le cabinet Agence TOPO Paysage en 2010, sur lesquelles les propositions d'aménagement paysager se baseront :

- 1) En limite Nord : l'état projeté prévoit de planter avec des arbres isolés la zone située au nord de la limite du site de transit, afin de renforcer le caractère végétal du site et limiter les impacts visuels sur les talus entourant les casiers. Des bouleaux, érables et saules pourront être utilisés. La zone située entre la clôture et le talus pourra être également plantée par des masses boisées entrecoupées d'espaces ouverts, permettant de profiter de la vue sur le coteau (1 bis sur le plan) ;
- 2) et 4) limites Est et Ouest : l'état projeté prévoit de planter l'extérieur des talus afin de limiter les impacts visuels sur le site de transit, par frange à la fois arbustive et arborée, composée de saules, érables champêtres, noisetiers, aulnes...
- 3) limite Sud : l'état projeté prévoit la plantation d'une bande arborée permettrait de créer une continuité entre l'arboretum projeté à l'est et celui projeté à l'ouest. Ces arbres seraient plantés à l'extérieur des talus.

**-PLAN DE PRINCIPE DES MESURES COMPENSATOIRES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT 1/5000e**

(Plan établi avec en prenant en compte l'implantation future de la Plate-Forme Multimodale de Moulineaux)



*Remarque 1.4 concernant l'amélioration à apporter au dossier sur le thème de l'acoustique ;*

*Réponse :*

Le Port de Rouen a entrepris dès 2008 la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter l'ICPE station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux. Une étude d'impact devant intégrer un volet acoustique est nécessaire. C'est en ce sens qu'une étude acoustique a été conduite par un cabinet spécialisé en 2009, et les résultats de cette prestation sont intégrés à l'étude d'impact proposée à l'enquête publique.

Cette étude a été menée à partir d'un état initial caractérisant le bruit résiduel de l'environnement (ensemble de bruits habituels) sur différents points de mesure placés chez des riverains en zone à émergence réglementée (zone des habitations les plus proches du site), comprenant un point de mesure sur le coteau au sud, et un point à Sahurs sur la rive opposée au projet.

Cette étude n'intègre pas le bruit lié au projet RVSL Aval, ce thème étant étudié spécifiquement dans l'étude d'impact du projet de la plateforme. Néanmoins, les effets cumulés des deux projets sur le bruit ont été étudiés et présentés dans le dossier de l'ICPE au chapitre 6.6.

La caractérisation du bruit lié au fonctionnement du site sans valorisation (soit le bruit relatif au refoulement) et avec valorisation (soit le bruit relatif au refoulement et la valorisation concomitants, c'est-à-dire avec prise en compte des camions) est issue d'une modélisation par un logiciel d'acoustique prévisionnelle (conformément à la norme XP S 31-133 relative au bruit).

La « modélisation » était nécessaire afin d'évaluer les émergences de bruit en prenant en compte les hypothèses de fonctionnement de l'installation notamment en période d'approfondissement du chenal de navigation.

Cette modélisation a donné pour conclusion une émergence de bruit (bruit supplémentaire amené par l'activité de l'ICPE) respectant les seuils admissibles à la réglementation : émergence comprise entre 0,1 et 0,7 dB(A) en période de jour (inférieure à 5 dB(A) correspondant à la limite admissible dans la zone la plus contraignante).

Cette étude acoustique se doit d'être un document scientifique et technique, certes complexe et difficilement compréhensible pour les personnes non initiées, la discipline de l'acoustique faisant référence à des valeurs physiques et des formules mathématiques rigoureuses.

Néanmoins, cette étude est ponctuée de conclusions claires permettant de juger la conformité des résultats calculés au regard de la réglementation officielle sur le bruit.

La remarque faite dans votre courrier « une augmentation du bruit ambiant de 3 dB correspond à un doublement du bruit. Or, il est question de 6 dB dans les études faites dans les conditions les plus favorables... » sous-entend les deux idées fausses suivantes :

1) idée du « doublement du bruit » à préciser :

En acoustique, « la sensation augmente comme se multiplie sa cause » (loi de Weber dite loi de la perception).

Ainsi, si la cause du bruit (c'est-à-dire l'énergie, la puissance acoustique) double, on observe une augmentation du niveau sonore de 3 dB ; une multiplication de source sonore par 10 entraîne quant à elle une augmentation du niveau sonore de 10 dB.

Cela vient du fait que la mesure des décibels est dite "logarithmique", les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique (comme des grammes ou des mètres).

Ainsi, il est faux de dire : "lorsque le bruit double, il augmente de 3 dB ", il s'agit là en fait de la source sonore qui double.

D'autre part, la réaction de l'ouïe humaine au niveau sonore n'est pas, elle-même, linéaire. **Une augmentation du niveau sonore de 10 dB correspondant à une multiplication de source sonore par 10 est ressentie par notre ouïe comme un doublément du bruit.**

C'est pourquoi une augmentation de niveau sonore de 3 dB est une "détérioration" très faible pour l'oreille humaine, à la limite de la perception.

Autrement dit :

Augmentation de 3 dB par doublement de la source sonore :

$70 \text{ dB (A)} + 70 \text{ dB (A)} = 73 \text{ dB (A)} \rightarrow$  *ressenti très faible par l'ouïe*

Augmentation de 10 dB par une multiplication de source sonore par 10 :

$70 \text{ dB (A)} \times 10 = 80 \text{ dB (A)} \rightarrow$  *ressenti de doublement du bruit par l'ouïe*

2) idée de « 6 dB d'augmentation de bruit dans les études » à préciser :

Il n'est aucunement écrit dans l'étude acoustique de 2009 relative au projet du GPMR qu'une augmentation de bruit de 6 dB sera réalisée.

La référence à cette valeur de 6 dB(A) est relative à l'**émergence** admissible en période diurne pour un niveau de bruit ambiant existant en Zone à Emergence Réglementée (bruit incluant l'activité de l'ICPE) compris entre 35 et 45 dB(A).

L'émergence est la différence entre le bruit ambiant (bruit installation en fonctionnement) et le bruit résiduel (en absence de fonctionnement) d'après l'arrêté du 23/01/1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

Les résultats de l'étude de 2009 indiquent clairement que l'émergence liée au projet sera comprise **entre 0,1 et 0,7 dB(A)** en période diurne (page 51 de l'annexe 11 de l'étude d'impact ICPE).

Il est à noter que des mesures de bruit sont prévues lors du fonctionnement de l'installation afin de contrôler les émergences et de vérifier leur niveau par rapport à la réglementation.

D'autre part, les différentes observations du public relatives aux nuisances acoustiques liées au passage des camions sur la piste d'entrée/sortie relative au chemin de halage peuvent s'expliquer du fait de l'usage par les camions sur le chemin de halage présentant des signes de dégradations (bruit surtout lors de passages de camions à vide sur ce chemin). Il est vrai que cette variable négative vis-à-vis du bruit n'a pas été intégrée au modèle acoustique mais c'est un facteur réversible pour lequel des mesures d'évitement peuvent être faites.

Ainsi, le GPMR s'est engagé à mettre en œuvre des travaux de réfection de la piste d'accès actuelle des camions au site de Moulineaux (piste en stabilisé) et à étudier un tracé possible plus en retrait du chemin de halage de la Seine afin de limiter le bruit en rive Nord pour les habitants de Sahurs.

*Remarques 1.5 et 1.6 concernant « le flou sur le contenu du projet de pôle logistique » et la « zone d'interface mer/fleuve » :*

*Réponse :*

Le projet RVSL Aval est certes cité dans l'étude d'impact du projet ICPE et une note en préambule du dossier d'étude d'impact (pages 17-18) explicite le projet d'ensemble de RVSL et ses extensions. Etant donné la mise en attente de ce volet initialement prévu dans le cadre de l'enquête publique unique, les éléments techniques plus précis sur le projet RVSL Aval n'ont pas été joints, ce qui ne fait pas perdre de sens au sujet d'étude principal, l'ICPE station de transit.

*Remarque 1.7 concernant « le flou sur les plannings » :*

*Réponse :*

Le projet d'ICPE du GPMR à Moulineaux est lié au passage nécessaire de statut réglementaire de « chambre de dépôt de matériaux de dragages » autorisée au titre de la loi sur l'Eau, au statut d'ICPE « Station de transit de sédiments de dragage » devant être autorisée au titre du code de l'Environnement.

Le fait est que cette ICPE aura une durée de fonctionnement directement liée à la nécessité de réalisation des dragages d'entretien (ou de futurs dragages d'approfondissement dans les décennies à venir), nécessité inhérente à la vie d'un port. En effet, l'entretien du chenal de navigation est l'une des obligations des Grands Ports Maritimes afin d'en assurer la sécurité pour les navires.

La demande d'autorisation d'exploiter l'ICPE de Moulineaux par le GPMR doit réglementairement s'accompagner d'une proposition de « remise en état du site après son exploitation » au regard des articles R. 512-39-1 à R. 512-39-6 du code de l'Environnement.

En ce sens, le GPMR a fait une proposition d'aménagement paysager à terme du site. Néanmoins, un aménagement paysager permettant une amélioration de l'intégration visuelle du site dans son environnement sera réalisée par le GPMR dès 2015, et ce en concertation avec des membres représentations du milieu associatif et des maires locaux.

*Remarque 1.8 concernant « le choix du site » :*

*Réponse :*

Le projet d'ICPE entraîne les modifications suivantes en terme d'aménagement : pose d'une clôture, mise en place d'un pont-bascule et d'une cabine de pesée, mise en place de déversoirs sécurisés. De plus, des suivis environnementaux plus fréquents que par le passé seront imposés par le statut d'installation classée, avec transmission des résultats aux services de l'Etat (DREAL).

En termes de différence de fonctionnement avec la chambre de dépôt existante, ces aménagements liés au passage ICPE visent à assurer un suivi quantitatif et qualitatif des matériaux transitant sur le site. Il est rappelé que les matériaux de dragage sont déjà déposés et utilisés pour un usage portuaire principalement depuis des décennies (les camions côtoient donc déjà le site et ses environs depuis longtemps). Le fonctionnement du site sera donc similaire à celui d'aujourd'hui.

L'amélioration du suivi environnemental du site et de la sécurité sur ce site existant sont visées : sécurité des opérateurs du GPMR et sécurisation vis à vis des éventuels intrusions sur site.

Le Port se défend vivement des termes d'installation de Moulineaux dite « polluante » ou hébergeant des « boues polluées », les matériaux déposés sur site étant des sables et graviers plus ou moins grenus INERTES et donc non dangereux. Il n'est pas question ici de déposer des boues, le GPMR l'a rappelé dans son étude d'impact et dans son mémoire en réponse au commissaire-enquêteur.

Rappelons que le protocole d'acceptabilité des matériaux de dragage du GPMR, réalisé en concertation avec la DREAL, évoque clairement l'ensemble des étapes en terme d'études et de suivis préalables au dépôt de matériaux de dragage à terre, étapes permettant d'assurer la connaissance de la qualité des matériaux au préalable à leur refoulement sur site de dépôt-transit.

## 2- Thème n°2 : « L'inadaptation du site »

*Remarque 2.1 concernant « le caractère exploité du site » :*

*Réponse :*

Le projet d'ICPE concerne des terrains portuaires exploités depuis des années, autant pour le dépôt de matériaux que pour leur évacuation à des fins de réutilisation dans le secteur du BTP. Rappelons que la nécessité de classer cette activité de chambre de dépôt-transit de Moulineaux en ICPE station de transit découle du changement réglementaire du statut des sédiments en « déchets » depuis 2010.

Ainsi, ce « projet » d'ICPE ne traite pas d'une nouvelle activité du Port ni de terrains nouvellement requis par le GPMR en lieu et place de terrains naturels dépourvus d'un usage technique. De fait, le Port n'a pas réalisé de remise en état de ces terrains étant donné la volonté et la nécessité de conserver un usage d'activité de dépôt-transit de sédiments de dragage sur ces parcelles portuaires.

### Rappel sur l'historique du site :

Le site de la chambre de dépôt de matériaux de dragages de Moulineaux, pressenti pour évoluer en ICPE station de transit de sédiments, héberge une activité depuis des dizaines d'années. En effet, l'ouverture des premiers casiers de dépôt date de 1965 sur le site « La Vacherie », puis en 1989 les casiers correspondant à la Laiterie ont été mis en place.

Le site occupait initialement une superficie de 50 ha avec 6 casiers pour une capacité totale de 1 600 000 m<sup>3</sup>. Aujourd'hui, le site occupe 15 ha pour une capacité de 375 000 m<sup>3</sup>.



1969



1996



2010

*Remarque 2.2 concernant « la configuration du site » :*

*Réponse :*

Les merlons de plusieurs mètres de hauteur par rapport au terrain naturel environnant ceinturent les casiers de dépôt et le bassin de décantation. Ils assurent la rétention des matériaux ainsi que des eaux (afin d'assurer leur décantation avant rejet en Seine de la lame d'eau débarrassée des matières en suspension).

Du point de vue de l'accessibilité du site de Moulineaux, il est déjà configuré de manière à permettre la sortie des matériaux déposés dans les casiers pour réutilisation dans le secteur du BTP. En effet, une rampe d'accès aux camions est présente au Nord-Est du site avec une aire de retournement permettant l'entrée et la sortie des camions en direction du chemin situé en bord de Seine.

L'accessibilité du futur projet de plateforme logistique RVSL Aval n'est pas détaillée dans le présent dossier qui concerne la station de transit de Moulineaux.

*Remarque 2.3 concernant « la construction d'entrepôts et de plateformes logistiques »*

*Réponse :*

Cette question ne concerne pas le projet de station de transit de sédiments de dragage, pour lequel seule une petite cabine de pesée de type algeco est prévue sur site.

Les conclusions des études géotechniques, hydrauliques, hydrogéologiques, nécessaires à l'instruction administrative du dossier de demande du projet d'aménagement de la plateforme RVSL Aval, seront fournies le moment venu, lors du redémarrage de ce projet actuellement en attente.

*Remarque 2.4 concernant « les trames vertes et bleues »*

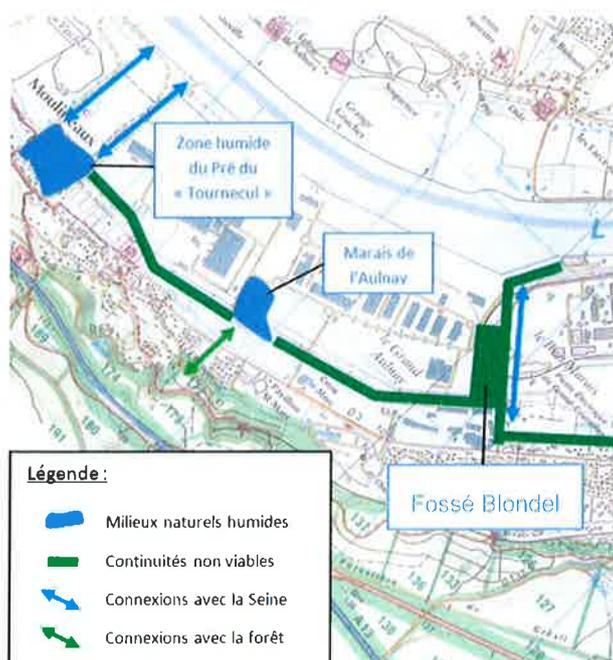
*Réponse :*

L'étude de la Trame Verte et Bleue au droit du secteur d'étude, réalisée conjointement au Schéma Régional de Cohérence Ecologique par un partenariat Etat-Région dans le cadre d'une démarche participative, est en cours. Sur le territoire du GPMR, le Port a lui-même en charge la réalisation de cette TVB.

Les éléments proposés à ce jour dans le cadre de la TVB aux alentours du projet de Moulineaux suivent les principes suivants et concernent l'aménagement de corridors écologiques et de réservoirs de biodiversité selon un axe de déplacement :

- Est-Ouest : relier la zone humide du pré du Tournecul à Moulineaux avec le Marais de l'Aulnay et le fossé Blondel à Grand Couronne. La peupleraie et l'arboretum à la Bouille se situent dans le prolongement de ces corridors à l'extrémité Ouest auxquels ils contribuent ;
- Nord-Sud :
  - de la zone humide du Pré de Tournecul vers la Seine : à travers la rivière de Moulineaux et l'amélioration de la continuité du ruisseau des Fontaines permettant de restaurer une continuité piscicole permanente avec la Seine,
  - depuis le futur noyau de biodiversité du Fossé Blondel vers la Seine : en élargissant la zone humide existante au niveau du Fossé Blondel, permettant d'améliorer sa fonctionnalité actuelle et notamment son potentiel d'accueil pour des espèces dont le développement est lié aux zones humides,
  - vers la forêt et les coteaux en arrière du site : le maintien d'une liaison entre les futurs corridors prévus dans le cadre des mesures environnementales liées à RVSL amont et la forêt voisine de la Londe-Rouvray a été inscrit dans l'Agenda 21 de la commune de Grand-Couronne. Bien que le Port de Rouen suivra l'application de cette orientation et veillera à ce que cela s'inscrive dans les aménagements écologiques que lui-même réalisera sur ce secteur, il s'agit d'une action pour laquelle la maîtrise d'ouvrage est communale en dehors de la zone portuaire. Un travail commun avec la commune de Grand Couronne est nécessaire afin de définir l'emplacement précis de cette Trame Verte.

Ces corridors et réservoirs de biodiversité s'intègrent dans les projets portuaires qui prévoient un certains nombres d'aménagements spécifiques permettant leur prise en compte.



*Principe de la Trame Verte et Bleue sur le secteur de Grand Couronne Moulineaux*

*Remarque 2.5 concernant « alternative au projet »**Réponse :*

L'étude d'impact sur le projet ICPE, aux chapitres 6.2.1.2 et 6.2.1.3., apporte les arguments relatifs au choix de ce site existant :

- le fait que la majorité des équipements indispensables à cette activité de dépôt-transit soient déjà existants sur place : poste d'accostage spécifique à la drague, casiers de dépôt des matériaux, bassin de décantation, piste d'accès ;
- la proximité des zones de dragage : la proximité des zones de dragage d'entretien du chenal de navigation de la Seine, et des zones à draguer dans le cadre de l'approfondissement, optimise le coût financier et environnemental de ce choix de site par rapport à un site plus éloigné ;
- la proximité du grand axe routier de l'A13 permettant une desserte aisée aux chantiers de valorisation des sédiments de dragage, pouvant ainsi être utilisés en tant que « matériaux de substitution » aux matériaux issus des carrières alluvionnaires (démarche actée dans le cadre du Schéma Départemental des Carrières de la DREAL).

La réglementation liée aux études d'impact demande que soit menée une démarche de réflexion quant au choix du site du projet, et des possibles variantes de site alternatif. Etant donné que le GPMR sollicite une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE de station de transit sur une chambre de dépôt existante, il est sous-entendu que la présence même des installations déjà en place justifie la pertinence du choix du site du fait de son antériorité (site déjà autorisé au titre de la loi sur l'Eau par arrêté de 2008).

Néanmoins, cette démarche d'étude par le maître d'ouvrage de « site alternatif » au projet de l'ICPE de Moulineaux a été prise en compte, le chapitre 6.2.1.2 traitant du schéma décennal de gestion et de valorisation des sédiments de dragage du GPMR de 2004 l'explique. Cette démarche de gestion globale s'inscrit dans les engagements de développement durable du GPMR, et s'intègre par ailleurs dans la Charte du PNR des Boucles de la Seine avec l'engagement de « réutilisation des sites de gestion des sédiments ».

Le GPMR s'est ainsi engagé à réduire le nombre de chambres de dépôt de matériaux de dragage et à rechercher des filières de valorisation des sédiments. Tel que présenté au chapitre 6.2.1.2.2 de l'étude d'impact, sur les 18 chambres de dépôt traditionnelles du Port de Rouen, seules 5 ont été retenues pour être réactivées ou maintenues en activité au titre des ICPE : site de Honfleur, Port-Jérôme, Saint-Wandrille, Jumièges-Yainville et Moulineaux.

Enfin, tel que le mentionne le commissaire-enquêteur dans ses conclusions (avis du 23/12/2014), « 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. »

### 3- Thème n°3 : « Les pollutions et les risques »

*Remarque 3.1 et 3.2 concernant « des boues polluées » et « le risque pour le champ captant » :*

*Réponse :*

L'étude d'impact explique les différents suivis réalisés par le GPMR sur les sédiments de Seine au chapitre 3.1.2.

La multitude d'analyses annuelles effectuées sur les matériaux in situ, c'est-à-dire dans les sédiments en place dans le fond de la Seine, indique de façon objective une qualité des matériaux conforme dans sa grande majorité au critère S1 et au seuil inerte. Ces indicateurs ont été retenus par le GPMR afin d'évaluer leur acceptabilité en station de transit de déchets non dangereux inertes. Les matériaux pour lesquels les tests indiquent des résultats d'analyses non conformes au protocole d'acceptabilité du GPMR validé par la DREAL ne seront pas déposés dans l'ICPE de Moulineaux (choix d'une filière de gestion appropriée telle que mise en ballastière à Yville par exemple).

Les constatations d'écoulement de « boues orangées » aux abords du site par des promeneurs n'étant ni datées ni localisées précisément par le courrier de l'Association, le GPMR ne peut amener une réponse précise et rationnelle. Dans l'éventualité d'une observation future d'un tel écoulement aux abords immédiat de l'installation de Moulineaux, et si celui-ci se présente en aval hydraulique du site, des analyses de qualité seraient alors menées afin de disposer d'éléments scientifiques pour statuer.

Concernant les risques sur la nappe phréatique souterraine et le champ captant, l'avis de l'hydrogéologue agréé détaillant l'impact du projet sur les eaux souterraines est donné en annexe 14. Il est indiqué en conclusion que « *cette installation n'aura aucune conséquence notable sur le fonctionnement du champ captant de Moulineaux* » (MEYER R., 2013).

*Remarque 3.3 concernant « pollution aérienne aux poussières » :*

*Réponse :*

Le Port de Rouen s'engage à lutter contre les émissions de poussières par l'utilisation d'une citerne arroseuse en période sèche, et par la réalisation de travaux visant à la réfection de la piste d'accès au site. Ainsi, en concertation avec les mairies riveraines et les membres représentatifs des associations de riverains du projet, cette amélioration devrait fortement diminuer les risques d'envols de poussières lors du passage des camions en entrée/sortie de la station de transit.

Les poussières sont de même composition que les limons argileux recouvrant la piste d'accès actuelle en bord de Seine et les sables fins déposés dans l'installation de Moulineaux. Ce sont par conséquent des matières inertes non dangereuses.

*Remarque 3.4 concernant « risque lié au pipe-line » :*

*Réponse :*

La pièce n°7 du dossier d'étude d'impact présente l'étude de dangers, réalisée conformément à l'article L. 512-1 du code de l'environnement par un cabinet d'étude spécialisé dans le domaine des études de risques. Cette étude fournit les explications et les précautions nécessaires à la prise en compte du risque lié à la proximité du réseau d'hydrocarbures. Les mesures de surveillance et de suivi de ce pipe-line sont réalisées par l'exploitant, et toutes les précautions nécessaires seront prises lors des travaux de réfection du chemin d'accès par le GPMR à proximité de ce réseau.

*Remarque 3.5 concernant « des espaces naturels saccagés » :*

*Réponse :*

La présence d'espèces faunistiques et floristiques intéressantes sur le site d'étude (hors RVSL Aval) atteste que l'activité de dépôt-transit de matériaux de dragage existante depuis des décennies n'est pas un frein à la vie sauvage. En effet, les espèces s'habituent à la présence non permanente des engins de chantier ou de la drague, et côtoient le site de transit. La faune et la flore présentes dans l'enceinte du projet relèvent d'espèces habituées au dérangement et au milieu en permanente évolution.

Le maintien de la présence de ces espèces d'oiseaux ou d'amphibiens à proximité immédiate du site d'étude requiert une gestion adaptée des habitats. Ces habitats sont variés, recouvrant des zones boisées, des zones ouvertes avec une végétation rase et des milieux plus humides. C'est pourquoi le GPMR assure une gestion par fauchage ou tonte à certains endroits, ces actions assurent le maintien d'une mosaïque de milieux empêchant la fermeture des habitats en un boisement, ce qui réduirait la variété des espèces fréquentant le site. Il est bénéfique de réaliser cette gestion des milieux par fauche en période hivernale, période pendant laquelle les espèces sont le moins impactées et dérangées.

*Remarque 3.6 concernant « l'avis du CSRPN » :*

*Réponse :*

L'avis n° 2013-04-01 du 10 avril 2013 du CSRPN auquel il est fait référence dans le courrier correspond à l'avis donné par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel dans le cadre de la demande de dérogation pour le déplacement ou la destruction d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégées déposée par le GPMR pour l'aménagement du pôle RVSL Amont.

Ce projet dit « RVSL Amont » correspond à l'extension de la zone logistique RVSL du Port sur Grand-Couronne, projet pour lequel le GPMR a été autorisé par arrêté préfectoral du 10/12/2012.

Dans le cadre de ce projet, une demande de dérogation a été portée par le GPMR afin d'assurer la prise en compte des atteintes aux espèces et habitats protégés devant être impactées par le projet. Ce dossier de demande a fait l'objet d'un avis du CSRPN (avis du 10/04/2013), puis d'un mémoire en réponse du Port de Rouen en mai 2013 permettant de compléter la demande initiale en termes d'engagements sur les mesures proposées et les fonctionnalités écologiques attendues.

Suite à ce mémoire en réponse satisfaisant, le GPMR a reçu l'avis favorable du CNPN – Conseil National de Protection de la Nature) en date du 8 octobre 2013 et l'arrêté préfectoral n° SRE/UEP/2014/06/05 du 4/07/2014 « autorisant la perturbation et la destruction de spécimens d'espèces animales protégées et destruction de leurs milieux particuliers ».

Pour plus d'explications sur les mesures environnementales projetées par le GPMR sur les terrains d'ensemble de la zone portuaire de RVSL et son extension à Grand-Couronne et Moulineaux, se reporter au mémoire en réponse au rapport d'observations de l'enquête publique sur le projet ICPE de Moulineaux (GPMR- 19/12/2014, voir annexe).

*Remarque 3.7 concernant « le trafic lié au projet » :*

*Réponse :*

Le chapitre 6.6 de l'étude d'impact évoque l'aspect « effets cumulés » sur les trafics ajoutant les hypothèses de trafic liées au projet ICPE station de transit (trafic poids-lourds) à celles du projet RVSL Aval (trafic poids-lourds et véhicules légers).

Précisons que l'hypothèse maximisante de 280 passages de camions en entrée/sortie de la station de transit vers la zone portuaire à l'Est a été prise en compte pour ce calcul. Cette hypothèse est le double du trafic moyen attendu en période de fonctionnement lié à la phase d'amélioration des accès (140 passages de camions attendus en trafic moyen). Ce trafic maximum de 280 passages de camions en entrée/sortie correspond au plus fort trafic ayant déjà été relevé par le GPMR lors de sortie de matériaux pour des besoins internes portuaires en empruntant le Bd Maritime, sans que le GPMR n'ait été informé de nuisances relevées par le voisinage du site.

D'après l'estimation la plus haute possible (la plus défavorable), prenant en compte 600 VL et 560 PL transitant par la desserte portuaire (Bd Maritime) puis vers la RD 13 en direction de l'A13 (axe le plus emprunté en sortie), les effets cumulés des deux projets entraînent, au niveau de la RD 13, des écarts de niveaux sonores inférieurs à 3 dB(A), non perceptibles dans le contexte sonore ambiant.

#### **4- Thème n°4 : « Les classements, protections et règlements »**

*Remarque 4.1 concernant « le site classé » :*

*Réponse :*

Pour rappel, par décret du 26 juin 2013 publié au Journal Officiel du 28 juin 2013, a été classé parmi les sites des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime l'ensemble formé par la Vallée de la Seine-Boucle de Roumare.

Le classement de la boucle de Roumare en site classé est une reconnaissance de la valeur paysagère de ce secteur. Ainsi, le classement exige une attention particulière en ce qui concerne les implantations des projets. Il est à noter que le GPMR, dans le cadre de son projet stratégique et de sa politique de développement durable a émis un avis favorable au classement de cette boucle manifestant ainsi sa volonté de poursuivre son développement dans le respect de la qualité des sites en présence (dont le site de la chambre de dépôt de Moulineaux devant évoluer en ICPE).

C'est ainsi que les différents projets portuaires sur le secteur de Moulineaux-La Bouille ont déjà fait l'objet d'une présentation auprès de la Commission des sites dans sa formation "nature et paysages". Il apparaît que le projet d'ICPE, n'intégrant pas de constructions majeures (uniquement des équipements techniques), répond, du point de vue paysager, aux exigences de qualité fixées par le classement de la boucle de Roumare. Il n'y a pas d'atteintes notables au site par les aménagements liés à l'ICPE.

D'autre part, le site d'implantation du projet RVSL Aval (non considéré par le présent courrier) est concerné par le périmètre de ce nouveau site classé. Il reste néanmoins compatible dans la mesure où le projet RVSL Aval a été intégré, dès l'origine, au projet de classement du site de la Boucle de Roumare.

La commission départementale des sites a par ailleurs émis un avis favorable au projet RVSL Aval lors de sa séance du 4 décembre 2007.

D'un point de vue réglementaire, le projet RVSL aval est néanmoins administrativement soumis à une autorisation spéciale dont l'obtention doit intervenir avant le démarrage des travaux. La délivrance de cette autorisation est du ressort du Ministre chargé des sites. La procédure de demande s'établira dans le cadre de la procédure de permis d'aménager.

*Remarque 4.2 concernant « le Château de la Vacherie – Eglise de Sahurs » :*

*Réponse :*

Le chapitre 6.1.6.5 de l'étude d'impact précise les richesses locales liées au patrimoine historique, culturel, architectural et archéologique. Cette partie a fait l'objet d'une étude auprès des services de l'Etat, avec consultation de différentes sources (Monumentum.fr, Base Mérimée), et des documents d'urbanisme disponibles. Il apparaît que le site du Manoir XVI-XVIIème siècle dit « Château de la Vacherie » n'est pas listé au titre des monuments historiques. Il a cependant été indiqué dans l'étude à la figure 46 en tant que site archéologique.

L'église de Sahurs et l'emprise de la zone de 500 m de rayon autour sont indiqués en figure 44 du dossier.

*Remarque 4.3 concernant « le SCOT » :*

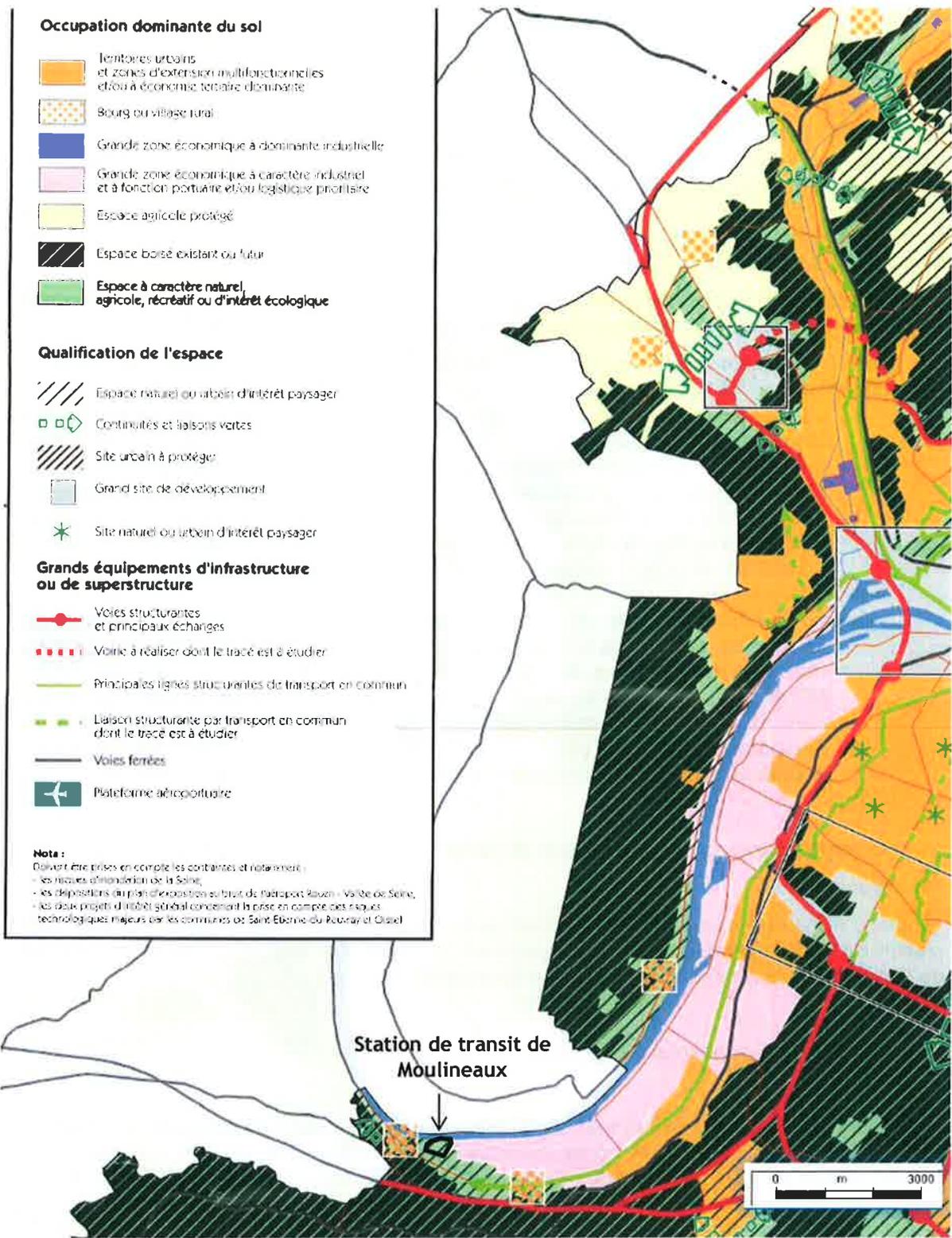
*Réponse :*

La figure 49 du dossier comporte en effet une erreur quant au report de la localisation du projet sur le fond de carte relatif à la destination générale des sols du SCoT Rouen-Elbeuf de 2001. La figure ci-après apporte un correctif sur l'emplacement du projet de station de transit de Moulineaux. Les terrains concernés sont bien, comme cité en page 182 du dossier, des espaces à caractère naturel, agricole, récréatif ou d'intérêt écologique.

Il s'agit de territoires majoritairement constitués d'espaces agricoles, d'espaces verts destinés pour certains aux loisirs, de sites à haute valeur écologique ou encore de zones inondables. La protection de cet espace doit garantir son caractère naturel et sa valeur patrimoniale. Il importe que les activités humaines s'y exercent en harmonie avec la qualité du milieu.

Cet espace est par ailleurs qualifié en « Espace naturel ou urbain d'intérêt paysager ». Cette qualification concerne les territoires (bâti ou non) qui ont, en raison de leur caractère, de leur dimension et de leur localisation, une vocation à identifier et structurer le paysage de l'agglomération. En couvrant à la fois des espaces naturels, des espaces boisés, des espaces agricoles et des espaces urbains, cela signifie que la qualité paysagère doit d'abord être abordée comme le résultat d'un aménagement harmonieux de l'ensemble de ses composants.

Ainsi, le Port s'engage à réaliser des aménagements paysagers permettant d'assurer l'insertion de l'activité de transit de matériaux de dragage dans son environnement (voir plus haut réponse à la remarque 1.3 et carte p.7).



*Remarque 4.4 concernant « exploitation du site non conforme au POS » :*

*Réponse :*

La mise en œuvre de la procédure de déclaration de projet comportant la mise en compatibilité des deux POS est nécessaire dans la mesure où les documents d'urbanisme existants ne permettent pas la réalisation du projet d'ICPE. Cette procédure est prévue par le code de l'urbanisme aux articles R.123-16 et suivants. Ainsi, une nouvelle zone (dans la grande zone ND) a été créée pour permettre l'activité de l'ICPE. Cette activité d'ICPE conduit à ne construire que les équipements techniques nécessaires à cette activité, les constructions d'industrie ou d'entrepôt sont donc exclues sur le site de l'ICPE.

En ce qui concerne les évolutions à apporter au sein des POS, les communes prendront en compte les évolutions nécessaires en lien direct avec le seul projet d'ICPE.

Suite à l'enquête publique unique sur le projet ICPE et les demandes de mise en compatibilité des POS, le commissaire-enquêteur, en date du 23/12/2014, a remis :

- un avis favorable, sans réserve ni observation, à la demande de la commune de Moulineaux de modifier, d'une part, le plan de zonage du secteur ND avec réduction de la surface du secteur 2NA et, d'autre part, le règlement du secteur ND en introduisant un sous-secteur NDd selon la disposition suivante, proposée dans la cadre de l'enquête publique, afin d'y autoriser « les installations et équipements liés au dépôt de sédiments de dragage de la Seine ainsi que toute activité de réception, traitement et valorisation de ces matériaux ».
- un avis favorable, sans réserve ni observation, à la demande de la commune de La Bouille de modifier, d'une part, le plan de zonage du secteur ND avec réduction de la surface du secteur NDa et, d'autre part, le règlement du secteur ND en introduisant un sous-secteur NDc selon la disposition suivante, proposée dans la cadre de l'enquête publique, afin d'y autoriser « les installations et équipements liés au dépôt de sédiments de dragage de la Seine ainsi que toute activité de réception, traitement et valorisation de ces matériaux ».

*Remarque 4.5 concernant « hauteur maximale de bâtiments sur projet RVSL Aval » :*

*Réponse :*

Cette remarque n'appelle pas de réponse du GPMR sur le projet ici traité qui est l'ICPE station de transit de Moulineaux. Ces questions pourront être soulevées ultérieurement lors de la reprise de la procédure d'instruction du projet RVSL Aval.

*Remarque 4.6 concernant « les boues de Quevillon » :*

*Réponse :*

En premier lieu, le projet actuel du GPMR vise une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE n° 2517 : station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes, et non de « stockage ou de retraitement » tel que mentionné dans le courrier. Il n'est pas prévu de retraitement sur site, les matériaux étant déposés, débarrassés de l'eau de Seine (simple vecteur dans le process) puis chargés sur des camions en vue d'une valorisation sur des chantiers du BTP.

Ensuite, la remarque tenant aux « boues de Quevillon » visant à comparer le projet du Port avec un autre sujet sans référence et « la dragueuse va évidemment extraire un mélange de boues et de sédiments » n'appellent pas de réponses du GPMR. Il peut être redit cependant que les zones draguées en vue d'une mise à terre en station de transit concernent uniquement les secteurs du chenal pour lesquels le Port a confirmation qu'il s'agit de sédiments sablo-graveleux, et non de matériaux fins déposés en ballastière à Yville.

*Remarque 4.7 concernant « la Loi ALUR » :*

*Réponse :*

Cette remarque évoquant que « le pôle de transit créerait une zone étanchée colossale » ne répond aucunement au projet d'ICPE de station de transit de Moulineaux. Si cette remarque concerne le projet RVSL Aval, qui n'est pas l'objet du présent rapport du GPMR, le dossier d'étude d'impact explicitera les mesures liées à la gestion des eaux consécutivement à l'imperméabilisation des sols (démarche obligatoire au titre de la loi sur l'Eau).

*Remarque 4.8 concernant « la logique industrialo-portuaire, ignorant toute autre forme d'économie » :*

*Réponse :*

Le Port de Rouen représente, avec 20 000 emplois directs et indirects grâce à ses activités portuaires et logistiques, un poids considérable en termes économiques et sociaux, 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.

Le projet du Port est situé en bordure de la limite ouest de la « grande zone économique à caractère industriel et à fonction portuaire et/ou logistique prioritaire » au titre du SCoT de Rouen-Elbeuf de 2001. Etant un site existant, il ne s'agit pas d'une implantation nouvelle mais d'une adaptation de la chambre de dépôt datant de 1965 visant à améliorer son fonctionnement et son insertion paysagère (projet paysager avec plantations adaptées prévues courant 2015), dans le paysage privilégié de la Boucle de Roumare.

## **5- Les engagements du GPMR sur le projet de station de transit de sédiments de Moulineaux-La Bouille suite aux demandes des Associations**

### **➤ Demande d'analyses de toxicité plus complète et approfondie :**

Dans le cadre du fonctionnement du site, des obligations seront faites au GPMR, au travers du futur Arrêté Préfectoral d'autorisation, quant au respect de normes appliquées à des suivis de la qualité des matériaux déposés et des eaux de rejet. Une auto-surveillance de ces points sera menée par le GPMR avec transmission des rapports d'analyse à la DREAL. De plus, des contrôles peuvent être réalisés par la DREAL sur le site assurant la transparence des suivis réalisés et le respect des normes relatives à cette activité.

Le GPMR réalise d'ores et déjà, dans le cadre de son autorisation au titre de la loi sur l'Eau, des suivis de la qualité des eaux de rejet et des matériaux déposés. Ces suivis indiquent des résultats de bonne qualité : matériaux inertes d'après l'analyse réalisée le 22/10/14 ; eaux de rejets ayant des valeurs limites d'émission conformes aux VLE (Valeurs Limites dans l'Eau) données dans les arrêtés préfectoraux des ICPE du GPMR, d'après l'analyse réalisée le 18/03/14.

➤ Demande d'étude plus approfondie de la faune et de la flore par un organisme indépendant

Dans le cadre du projet ICPE, il n'est pas prévu de réaliser d'étude complémentaire spécifique faune-flore car le site d'activité est existant et les espèces côtoyant déjà les terrains de la chambre de dépôt de Moulineaux ne seront que faiblement impactées par le projet (pose d'une clôture, d'un pont-bascule et d'une cabine de pesée).

Dans le cadre du projet d'aménagement d'ensemble des terrains portuaires sur la zone logistique RVSL (RVSL Amont et projet RSVL Aval en attente), de nombreuses études ont déjà été menées sur la zone (par ex : étude sur le Crapaud Calamite en 2009-2010 par FAUNA FLORA, Diagnostic Faune-Flore-Habitats sur Grand-Couronne par ALISE en 2013,...) et des mesures environnementales et écologiques ont été proposées (voir pages 13 à 18 du mémoire en réponse à l'avis du commissaire-enquêteur en annexe).

L'ensemble de la réflexion menée par le GPMR dans ce secteur porte sur l'établissement d'une trame verte et bleue perméable aux déplacements des espèces présentes au sein de ces différents espaces. Elle ne s'appuie pas sur une seule espèce à faible ampleur de déplacement comme le Crapaud calamite mais vise également les autres espèces inféodées aux zones humides et boisées, pour lesquelles l'ampleur de déplacement est plus importante (autres amphibiens, reptiles, oiseaux, odonates, chiroptères...).

La globalité des mesures environnementales proposées dans le cadre de ces projets constitue un réseau conséquent de 80 ha de Grand-Couronne à La Bouille, formé de noyaux de biodiversité existants ou à restaurer reliés entre eux par des corridors de largeur plus ou moins importante.

➤ Demande de nouvelle étude acoustique :

Le Port de Rouen s'engage à réaliser un suivi acoustique via des mesures de bruit aux alentours du projet de station de transit en phase de fonctionnement dès 2015, afin de s'assurer de la pertinence des résultats de l'étude acoustique de 2009.

La méthodologie de cette nouvelle étude sera communiquée aux membres associatifs et l'ensemble de ces résultats fera l'objet d'une communication auprès des mairies de Moulineaux, La Bouille et Sahurs, ainsi que des membres associatifs permettant de relayer l'information auprès des riverains.

➤ Demande d'engagement de réalisation de requalification des bords de Seine dans un délai planifié :

Les travaux d'exécution des mesures d'aménagement paysager en bord de Seine, à proximité de la piste d'accès à la station de transit sont prévus d'être engagés dès 2015.

➤ Demande d'amélioration de la voirie d'accès au site :

Le Port de Rouen prend l'engagement de mettre en œuvre des travaux de réfection de la piste d'accès des camions au site de Moulineaux (piste en stabilisé réduisant le risque de bruit lié au passage des camions). Ces travaux seront engagés dès 2015 avec la stabilisation de la piste d'accès actuelle et l'étude potentielle (ou dans un second temps) d'un tracé possible plus en retrait du chemin de halage de la Seine afin de limiter le bruit en rive nord pour les habitants de Sahurs.

Une concertation sera menée entre le Port de Rouen et des membres du milieu associatif et des mairies sur ce sujet.

➤ Demande d'engagement à limiter les phases de refoulement de la drague :

Les mesures d'évitement et de réduction de bruit liées au refoulement seront étudiées et mises en place dans la mesure du possible, compte-tenu des contraintes d'exploitation du site.

Rappelons que le principe de fonctionnement de l'installation repose sur l'amenée de sédiments ou matériaux de dragage issus de l'entretien de la Seine par une drague aspiratrice en marche, lesquels sont refoulés hydrauliquement par l'ajout d'eau de Seine via les conduites de refoulement. Cette phase, dite de refoulement des matériaux (sableux ou graveleux uniquement), peut avoir lieu de jour comme de nuit afin de répondre à un besoin de sécurisation du chenal de navigation de la Seine.

Il est important de préciser que l'activité de la drague est discontinu entraînant une alternance de phases d'activité et de sommeil de la chambre de dépôt (et donc du futur site ICPE reposant sur le même principe). L'activité de dépôt sur le site de Moulineaux est autorisée au titre de la loi sur l'eau (droit d'antériorité du 2 avril 2008 – DISE 76) et par arrêté préfectoral du 7 janvier 2009.

Le Port de Rouen admet que le bruit résultant de cette phase dite de refoulement par la drague est une préoccupation des riverains, et souhaite mettre tous les moyens en sa possession pour limiter au possible les nuisances sonores liées à cette activité indissociable de la vie portuaire.

Tout d'abord, il paraît important de pouvoir évaluer l'ampleur de ces nuisances en effectuant une campagne de mesures de bruit en situation de refoulement sur le poste de Moulineaux.

Par ailleurs, le GPMR a travaillé sur la programmation du chantier de dragage lié au projet d'amélioration des accès nautiques du port en privilégiant un usage du site de Moulineaux de jour et en semaine pour le refoulement des sédiments. Il est cependant à noter que le refoulement de nuit reste encore possible pour des raisons opérationnelles.

En ce qui concerne les dragages d'entretien, le GPMR a travaillé sur une programmation permettant l'utilisation des 5 sites de transit existants en bord de Seine permettant ainsi de limiter le recours à la station de transit de Moulineaux. Le rythme d'utilisation de ce site pour le refoulement des sédiments issus du dragage d'entretien est évalué à environ une trentaine de jours par an.

Quant à l'évacuation des matériaux de la station de transit par voie routière, elle ne s'effectuera que de jour, de 8 h à 18 h tous les jours de la semaine hors week end et jours fériés.

➤ Demande de présentation du projet RVSL Aval :

Le projet RVSL Aval, au vu de son état d'avancement, pourra faire l'objet d'une présentation et d'un échange sur la base du projet d'aménagement préparé par le port et actuellement disponible.

➤ Demande d'engagement du Port de Rouen en termes de mesures de limitation des nuisances sonores :

Les mesures d'évitement et de réduction de bruit liées au refoulement et à la valorisation des matériaux seront étudiées et mises en place dans la mesure du possible, compte-tenu des contraintes d'exploitation du site.

Le GPMR a d'ores et déjà identifié plusieurs pistes de mesures à mettre en place pour limiter les nuisances sonores :

- Recouvrement des tuyaux de refoulement des matériaux (en cours de réalisation)
- Réfection de la piste d'accès (en 2015)
- Sollicitation du propriétaire de la drague (GIE dragage port) pour étudier les bruits d'émission à la source et vérifier la faisabilité technique de mesures de réduction des émissions de bruit (en cours)
- Programmation des travaux d'amélioration des accès pour limiter les nuisances sonores (Cf. chapitre ci-dessus).

➤ Demande d'être associé aux réflexions du Port de Rouen sur les projets :

**Le GPMR s'engage à mettre en place une concertation avec les membres du milieu associatif (et des maires concernés) sur le projet ICPE (aspects bruit, paysage, suivi de qualité des matériaux), puis à plus long terme dans le cadre de la reprise future des réflexions sur le projet RVSL Aval.**



# ANNEXE

## MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR FORMULE PAR LE GPMR LE 19/12/2014

Rouen, le 19 DEC. 2014



**DIRECTION DE L'AMENAGEMENT TERRITORIAL  
ET DE L'ENVIRONNEMENT**  
Régis SOENEN  
Directeur

M. Jean-Jacques DELAPLACE  
46 rue d'Eawy  
76 680 MAUCOMBLE

N/REFERENCE : ENV  
(à rappeler dans la réponse)

V/REFERENCE

V/LETRE DU

AFFAIRE SUIVIE PAR SANDRINE SAMSON – TEL. 02.35.52.96.22  
ANNABELLE ALQUIER – TEL. 02.35.52.54.32

OBJET :  
GPMR

Mémoire en réponse au rapport des observations de l'enquête publique unique relative au projet d'exploitation d'une station de transit de sédiments de dragage à Moulineaux et La Bouille et mise en compatibilité des POS de ces deux communes dans le cadre d'une déclaration de projet.

Monsieur,

En réponse à votre rapport des observations recueillies au cours de l'enquête publique unique qui s'est tenue du 28 octobre au 28 novembre 2014 en mairie de La Bouille (76) concernant le projet cité en objet, dont vous nous avez fait part du contenu le 4 décembre 2014, nous avons l'honneur de vous faire parvenir le mémoire en réponse à l'ensemble de ces observations, sous forme d'un rapport de 23 pages (ainsi qu'une annexe).

Je vous prie de croire, Monsieur le commissaire-enquêteur, à l'assurance de ma haute considération.

Pièce jointe : 1 rapport au format papier

T. DELAHARE  
pour R. SOENEN

# GRAND PORT MARITIME DE ROUEN



## STATION DE TRANSIT DES SEDIMENTS DE DRAGAGE DE MOULINEAUX (MOULINEAUX ET LA BOUILLE, SEINE-MARITIME)

**MEMOIRE EN REPONSE  
AU PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS DU PUBLIC  
RECUEILLIES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE  
PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**



décembre 2014

Le présent mémoire a pour objectif de répondre aux grands thèmes d'observations ou questions posées au cours de l'enquête publique concernant le projet de station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux (enquête ayant eu lieu du 28/10/2014 au 28/11/2014).

Les 36 dépositions correspondant à 227 observations recueillies ont en effet été compilées en 16 thèmes dans le procès-verbal de M. le Commissaire-Enquêteur.

Le GPMR souhaite apporter des réponses ou des compléments d'information à ces principaux thèmes, en reprenant l'ordre proposé dans le procès-verbal d'enquête.

## **1- Thème n°5-1 du procès-verbal : « L'information du public »**

*« au-delà de l'information réglementaire et de l'information dans le bulletin municipal, les habitants, tout particulièrement ceux de Moulineaux et de Sahurs, ont souligné un manque évident de communication sur le projet par le Port de Rouen ».*

### Réponse du pétitionnaire :

Concernant l'information réglementaire demandée au Port de Rouen dans le cadre de l'affichage lié à l'enquête publique, les différentes actions suivantes ont été faites :

- Affichage sur site :

Le Port de Rouen a effectué l'affichage de l'avis d'enquête publique au format réglementaire en trois endroits situés à proximité des lieux prévus par le projet, 15 jours avant le début de l'enquête publique, tel que l'article R.123-9 du code de l'environnement le prévoit.

Les trois points d'affichages retenus portaient sur les abords immédiats du projet en rive gauche uniquement, le maître d'ouvrage ayant considéré que ces emplacements étaient opportuns et la réglementation laissant à l'appréciation du maître d'ouvrage ce choix.

Ces formalités ont fait l'objet d'un procès-verbal de constat de bonne réalisation par huissier de justice le 22 octobre 2014.

- Affichage dans la presse :

De plus, deux avis par affichage dans deux journaux locaux ont été réalisés aux dates légales en vigueur (15 jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de l'enquête).

- Affichage dématérialisé :

Le Port de Rouen a mis en ligne l'ensemble des documents relatifs au projet et à l'enquête publique sur son site internet :

<http://www.haropaports.com/fr/rouen/environnement/station-de-transit-de-moulineaux>

- Présentation du projet aux communes :

Une présentation du projet d'ICPE a été effectuée fin 2012 en mairies de Moulineaux et de La Bouille. Cette présentation du projet a été l'occasion pour le Port de Rouen de solliciter officiellement l'avis des maires concernant le réaménagement et l'état futur du site après exploitation.

Du fait du caractère existant du site et de l'activité de la chambre de dépôt de Moulineaux depuis les années 1960, et des aménagements peu conséquents prévus dans le cadre du projet (une cabine de pesée, un pont-bascule et une clôture), le Port de Rouen n'a pas eu

recours à de plus amples moyens de communication autour du projet d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) de station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux.

Au regard de l'absence d'information dans le bulletin municipal de Moulineaux, le GPMR a répondu aux populations dans le cadre d'une réunion publique organisée le 10 décembre dernier. Compte-tenu de ces éléments, il apparaît que le GPMR a mis tout en œuvre pour informer largement la population concernée.

## **2- Thème n°5-2 et 5-3 du procès-verbal : « Les nuisances sonores » et « les études acoustiques »**

*« Ce sont les impacts prioritairement cités, véritable source d'inquiétude de la part des personnes qui se sont manifestées durant l'enquête (...). Ces nuisances, les gens les subissent déjà et c'est principalement les bruits de la drague et surtout des refoulements des sédiments dans la chambre de dépôt, de jour comme de nuit, qui sont le plus souvent évoqués.(...)»*

*La situation est également mal vécue pour les bruits que font les engins de chantier et les camions manoeuvrant et circulant sur le site (...).*

*Les riverains du site, notamment ceux de Moulineaux et de Sahurs, subissent déjà ces nuisances « qui portent atteinte à la tranquillité des populations riveraines », et ils manifestent donc leurs préoccupations face au projet présenté lequel ne pourra, compte tenu des volumes beaucoup plus importants des matériaux exploités, qu'augmenter considérablement le phénomène du bruit. (...)*

*Le phénomène de l'amplification des bruits [m'] a été souvent signalé. En effet, les riverains habitant en surplomb du site, sur Moulineaux, (...) subissent plus particulièrement ces nuisances sonores qui « montent » et qui « résonnent » à cause de la falaise et du fleuve, phénomène accentué par les vents dominants. La situation est exactement la même pour les habitants qui résident au bord du fleuve, sur la rive opposée, à Sahurs (...)*

*Les études acoustiques sont jugées, d'une manière générale, obsolètes (2009) et notoirement insuffisantes, « Pas de mesures acoustiques à Sahurs » et pas réalisées aux bons endroits. Sur ce point, est mise en exergue l'étude acoustique effectuée par Orféa en septembre dernier à Grand-Couronne, sur la RD 13 (pour répondre à la recommandation de l'autorité environnementale).*

*Cette étude est considérée, à juste titre, comme n'ayant pas la moindre relation avec le projet de station de transit qui impactera directement les riverains du site habitant à Moulineaux, Sahurs et La Bouille, et non ceux de Grand-Couronne. »*

### Réponse du pétitionnaire :

#### ➤ Rappel sur l'historique du site :

Le site de la chambre de dépôt de matériaux de dragages de Moulineaux, pressenti pour évoluer en ICPE station de transit de sédiments, héberge une activité depuis des dizaines d'années. En effet, l'ouverture des premiers casiers de dépôt date de 1965 sur le site « La Vacherie », puis en 1989 les casiers correspondant à la Laiterie ont été mis en place.

Le site occupait initialement une superficie de 50 ha avec 6 casiers pour une capacité totale de 1 600 000 m<sup>3</sup>. Aujourd'hui, le site occupe 15 ha pour une capacité de 375 000 m<sup>3</sup>.



1969



1996



2010

➤ Bruit lié au refoulement de la drague :

Le principe de fonctionnement de l'installation repose sur l'amenée de sédiments ou matériaux de dragage issus de l'entretien de la Seine par une drague aspiratrice en marche, lesquels sont refoulés hydrauliquement par l'ajout d'eau de Seine via les conduites de refoulement. Cette phase, dite de refoulement des matériaux (sableux ou graveleux uniquement), peut avoir lieu de jour comme de nuit afin de répondre à un besoin de sécurisation du chenal de navigation de la Seine.

Il est important de préciser que l'activité de la drague est discontinuée entraînant une alternance de phases d'activité et de sommeil de la chambre de dépôt (et donc du futur site ICPE reposant sur le même principe).

L'activité de dépôt sur le site de Moulineaux est autorisée au titre de la loi sur l'eau (droit d'antériorité du 2 avril 2008 – DISE 76) et par arrêté préfectoral du 7 janvier 2009.

A titre d'exemple, voici quelques chiffres concernant les quantités de matériaux apportées sur le site par refoulement hydraulique de la drague :

- Entre 10 et 100 jours par an d'utilisation du site pour le refoulement sur la période 2009-2014 ;
- Entre 20 et 160 refoulements par an réalisés sur 2009-2014.

Le Port de Rouen admet que le bruit résultant de cette phase dite de refoulement par la drague est une préoccupation des riverains, et souhaite mettre tous les moyens en sa possession pour limiter au possible les nuisances sonores liées à cette activité indissociable de la vie portuaire. Tout d'abord, il paraît important de pouvoir évaluer l'ampleur de ces

nuisances en effectuant une campagne de mesures de bruit en situation de refoulement sur le poste de Moulineaux. Ensuite, au regard de ces résultats et dans la mesure du possible, et sous condition des contraintes techniques ou logistiques s'appliquant au personnel en charge du dragage, les refoulements de nuit pourront faire l'objet d'une attention particulière afin d'avoir lieu le moins fréquemment possible.

Par exemple, si nécessaire, les conduites de refoulement feront l'objet d'un recouvrement partiel ou total par des matériaux sableux, sur la plus grande longueur possible, afin de limiter le bruit généré lors du passage des matériaux graveleux dans ces conduites.

➤ Bruit lié à l'activité globale du refoulement et de la valorisation des matériaux :

Les sédiments sablo-graveleux, une fois déposés dans les casiers, sont rapidement secs (les eaux provenant de la Seine, et assurant le refoulement des matériaux depuis la drague vers les casiers, sont décantées puis rejetées en Seine en aval du site) et valorisables pour un usage en BTP ou en sous-couche de voirie routière.

La sortie des matériaux de dragage est donc possible et effective de fait depuis des années pour un usage interne au Port de Rouen (utilisation pour des chantiers de voirie ou terre-pleins portuaires à proximité par exemple).

L'évolution des réglementations (Directive européenne de 2008 sur les déchets) a instauré un classement en « déchets » des sédiments sortis du lit de la Seine et déposés à terre. Par conséquent, le Port de Rouen doit solliciter les Services de l'Etat pour faire évoluer ses chambres de dépôt de matériaux de dragage en ICPE station de transit de sédiments, afin de répondre à la réglementation et assurer la traçabilité des matériaux après la sortie du site.

Ainsi, au regard de l'évolution de la réglementation, le Port de Rouen a entrepris dès 2008 la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter l'ICPE station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux. Une étude d'impact devant intégrer un volet acoustique est nécessaire. C'est en ce sens qu'une étude acoustique a été conduite par un cabinet spécialisé en 2009, et les résultats de cette prestation sont intégrés à l'étude d'impact proposée à l'enquête publique.

Cette étude a été menée à partir d'un état initial caractérisant le bruit résiduel de l'environnement (ensemble de bruits habituels) sur différents points de mesure placés chez des riverains en zone à émergence réglementée (zone des habitations les plus proches du site), comprenant un point de mesure sur le coteau au sud, et un point à Sahurs sur la rive opposée au projet.

La caractérisation du bruit lié au fonctionnement du site sans valorisation (soit le bruit relatif au refoulement) et avec valorisation (soit le bruit relatif au refoulement et la valorisation concomitants) est issue d'une modélisation par un logiciel d'acoustique prévisionnelle (conformément à la norme XP S 31-133 relative au bruit).

La « modélisation » était nécessaire afin d'évaluer les émergences de bruit en prenant en compte les hypothèses de fonctionnement de l'installation notamment en période d'approfondissement du chenal de navigation.

Cette modélisation a donné pour conclusion une émergence de bruit (bruit supplémentaire amené par l'activité de l'ICPE) respectant les seuils admissibles à la réglementation : émergence comprise entre 0,1 et 0,7 dB(A) en période de jour (inférieure à 5 dB(A) correspondant à la limite admissible dans la zone la plus contraignante).

Ainsi, il est à noter que des mesures de bruit sont prévues lors du fonctionnement de l'installation afin de contrôler les émergences et de vérifier leur niveau par rapport à la réglementation.

D'autre part, les différentes observations du public relatives aux nuisances acoustiques liées au passage des camions sur la piste d'entrée/sortie relative au chemin de halage peuvent s'expliquer du fait de l'usage par les camions sur le chemin de halage présentant des signes de dégradations (bruit surtout lors de passages de camions à vide sur ce chemin). Il est vrai que cette variable négative vis-à-vis du bruit n'a pas été intégrée au modèle acoustique mais c'est un facteur réversible pour lequel des mesures d'évitement peuvent être faites.

Le Port doit par conséquent poursuivre les réflexions quant à l'amélioration de ces aspects pour limiter les effets indésirables.

➤ Pertinence de l'étude acoustique sur la RD 13 :

L'Autorité environnementale, représentée par le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) pour ce projet, ayant émis dans son avis du 25/06/2014 une demande de complément de mesure acoustique sur le secteur de la RD 13, le Port de Rouen a répondu à cette demande (étude d'ORFEA-2014).

La pertinence de cette demande est justifiée par la nécessité de caractériser plus spécifiquement l'impact acoustique lié au passage supplémentaire des camions provenant de l'ICPE en sortie des voiries portuaires (les camions en sortie de l'ICPE transiteront par les voiries portuaires au niveau de RVSL avant de rejoindre la RD 13 puis l'A13 préférentiellement). En effet, l'étude de bruit de 2009 n'intégrait pas ce secteur.

➤ Engagement du Port de Rouen en terme de suivi acoustique et de limitation des nuisances sonores :

Les résultats de l'étude acoustique réalisée par le cabinet ACOUSTB en 2009 n'a pu faire l'objet d'une réactualisation du fait de l'avancement de la procédure d'élaboration de l'étude d'impact.

Néanmoins, le Port de Rouen s'engage à réaliser un suivi acoustique via des mesures de bruit aux alentours du projet en phase de fonctionnement (comprenant des points de mesures sur les hauteurs et à Sahurs) dès 2015, afin de s'assurer de la pertinence des résultats de l'étude de 2009.

L'ensemble de ces résultats fera l'objet d'une communication auprès des mairies de Moulineaux, La Bouille et Sahurs, ainsi que des membres associatifs permettant de relayer l'information auprès des riverains.

Les mesures d'évitement et de réduction de bruit liées au refoulement seront étudiées et mises en place dans la mesure du possible, compte-tenu des contraintes d'exploitation du site.

Concernant le bruit lié à la valorisation des matériaux, le Port de Rouen prend l'engagement de mettre en œuvre des travaux de réfection de la piste d'accès des camions au site de Moulineaux (piste en stabilisé réduisant le risque de bruit lié au passage des camions). Ces travaux seront engagés dès 2015 avec la stabilisation de la piste d'accès actuelle et l'étude potentielle (ou dans un second temps) d'un tracé possible plus en retrait du chemin de halage de la Seine afin de limiter le bruit en rive nord pour les habitants de Sahurs.

Une concertation sera menée entre le Port de Rouen et des membres du milieu associatif et des mairies sur ce sujet.

### 3- Thème n°5-4 et 5-11 du procès-verbal : « Les impacts visuels » et « L'intégration paysagère »

*« La situation actuelle de la chambre de dépôt fait que « le visuel » est fréquemment évoqué et cette question est citée le plus souvent après le bruit. Les habitants des maisons en surplomb du site sont les plus exposés et la chambre de dépôt constitue pour eux un réel impact sur le paysage, ressenti comme une pollution visuelle. Mêmes remarques des riverains du fleuve, à Sahurs : « La Seine n'est pas une frontière occultante sur le visuel ».*

#### Réponse du pétitionnaire :

- Thème de l'intégration paysagère peu développé dans le dossier d'étude d'impact de l'ICPE :

Le dossier d'étude d'impact relatif à la station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux a fait l'objet d'un dépôt dans le cadre d'une enquête publique unique en février 2014.

Cette enquête publique unique regroupait alors trois demandes du Grand Port Maritime de Rouen :

- Une demande d'autorisation au titre des ICPE pour le projet de station de transit de Moulineaux ;
- Une demande de mise en compatibilité des POS de Moulineaux et La Bouille, afin de mettre en cohérence les documents d'urbanisme et les projets du GPMR ;
- Une demande d'autorisation pour le projet de création de la plate-forme logistique RVSL Aval.

Pour la clarté de présentation de ces projets, des liens et des renvois explicatifs ont été faits au sein même des dossiers d'étude d'impact des deux projets (ICPE de Moulineaux et plate-forme logistique RVSL Aval).

Cependant, au cours de l'instruction administrative du dossier relatif au projet de création de la plate-forme logistique RVSL Aval, différents compléments et modifications ont été demandés au GPMR sur cette étude. De ce fait, ce troisième volet de l'enquête publique unique a finalement été retardé et retiré de l'enquête publique unique ayant eu lieu du 28/10/14 au 28/11/14.

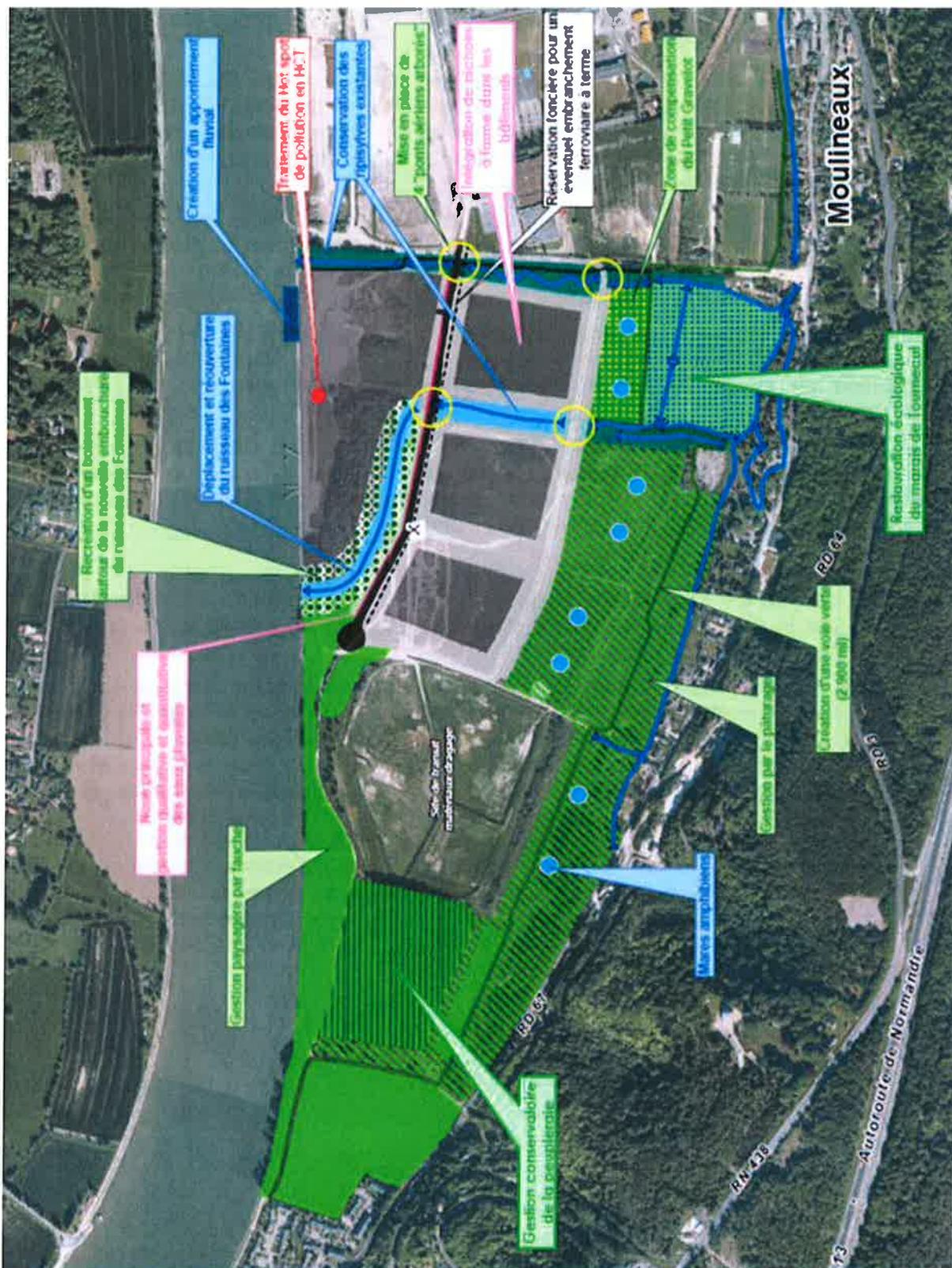
Ainsi, l'enquête publique unique a porté au final sur la demande d'autorisation au titre des ICPE pour le projet de station de transit de Moulineaux et la demande de mise en compatibilité des POS de Moulineaux et La Bouille.

L'étude d'impact pour le projet de station de transit de sédiments de dragage de Moulineaux, tel que présentée à l'enquête publique n'a pas été modifiée et comporte de fait toujours des renvois ou passerelles vers cette autre étude d'impact dite RVSL Aval, document ne figurant pas en annexe du dossier ICPE, ni à l'enquête publique.

Le volet de l'intégration paysagère du site de l'ICPE fait partie des thèmes explicités dans le détail dans le dossier RVSL Aval, par conséquent un renvoi est fait dans le dossier de l'ICPE et seul un résumé succinct des aménagements paysagers prévus dans le cadre de l'ICPE était mentionné.

Le Port souhaite rappeler que l'intégration paysagère de l'installation de transit était prévue selon une vision globale à l'échelle des aménagements d'ensemble des projets portuaires regroupant le projet ICPE et le projet RVSL Aval.

Schéma de l'intégration paysagère et des mesures environnementales d'ensemble proposées dans le cadre du projet RVSL Aval (GPMR – 2014)



➤ Analyse paysagère et projet d'intégration paysagère autour du projet ICPE :

Dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact du projet ICPE initiée dès 2008, le Port de Rouen a sollicité le cabinet de paysagistes Agence TOPO Paysage afin de réaliser une étude paysagère spécifique au site en 2010.

Les résultats de cette étude sont présentés en annexe et ont été intégrés à l'étude paysagère relative à la vision d'ensemble globale intégrant le projet RVSL Aval. En effet, conformément à la réglementation, dans le cas où un maître d'ouvrage envisage différents projets proches géographiquement, il se doit de présenter globalement les impacts et d'identifier les effets cumulés de ces projets.

D'autre part, au cours de la présentation des projets portuaires dans le secteur de Moulineaux auprès des services de l'Etat en charge de l'aspect paysager (Service de l'Inspection des Sites de la DREAL), il a été demandé au maître d'ouvrage d'effectuer des aménagements d'intégration paysagère d'ensemble (soit le plan schématique ci-avant).

Au vu de la mise en attente du projet RVSL Aval, pour lequel le calendrier n'est pas connu à ce jour, le Port de Rouen s'engage à mettre en œuvre des aménagements paysagers liés à l'insertion de l'ICPE permettant d'améliorer l'insertion paysagère du site dans son environnement.

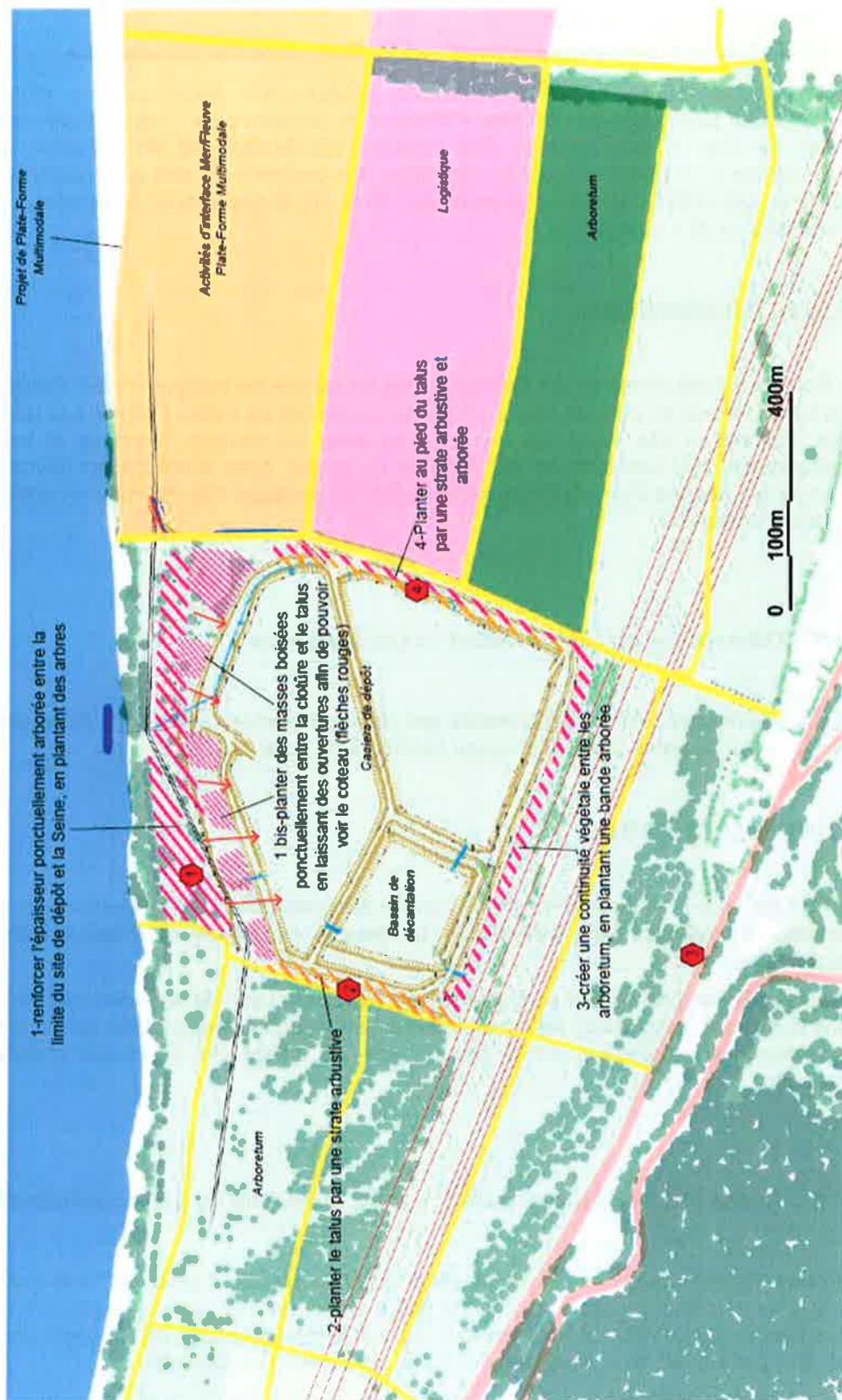
Les aménagements seront réalisés dès 2015 sur la base des éléments proposés dans l'étude paysagère de 2010, et des propositions qui ressortiront à l'issue d'une concertation à mener entre le Port de Rouen, les mairies (Moulineaux-La Bouille-Sahurs) et les membres représentatifs des associations de riverains au projet.

Le plan de principe schématique ci-après reprend les conclusions de l'étude paysagère réalisée par le cabinet Agence TOPO Paysage en 2010, sur lesquelles les propositions d'aménagement paysager se baseront :

- 1) En limite Nord : l'état projeté prévoit de planter avec des arbres isolés la zone située au nord de la limite du site de transit, afin de renforcer le caractère végétal du site et limiter les impacts visuels sur les talus entourant les casiers. Des bouleaux, érables et saules pourront être utilisés. La zone située entre la clôture et le talus pourra être également plantée par des masses boisées entrecoupées d'espaces ouverts, permettant de profiter de la vue sur le coteau (1 bis sur le plan) ;
- 2) et 4) limites Est et Ouest : l'état projeté prévoit de planter l'extérieur des talus afin de limiter les impacts visuels sur le site de transit, par frange à la fois arbustive et arborée, composée de saules, érables champêtres, noisetiers, aulnes...
- 3) limite Sud : l'état projeté prévoit la plantation d'une bande arborée permettrait de créer une continuité entre l'arboretum projeté à l'est et celui projeté à l'ouest. Ces arbres seraient plantés à l'extérieur des talus.

**-PLAN DE PRINCIPE DES MESURES COMPENSATOIRES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT 1/5000e**

(Plan établi avec en prenant en compte l'implantation future de la Plate-Forme Multimodale de Moulineaux)



#### **4- Thème n°5-5 du procès-verbal : « Les émissions de poussières »**

*« Cette problématique arrive en troisième position des préoccupations exprimées. Le mauvais état des pistes génère des « nuages de poussières ». Les particules nuisent à la qualité de l'air. Il est demandé des mesures d'évitement ou de réduction autres que « l'arroseuse », notamment pour la circulation des camions sur des voies revêtues en « site propre ». Les effets néfastes des particules fines sur la santé sont soulignés (« problèmes respiratoires » et « allergies »). »*

#### **Réponse du pétitionnaire :**

Le Port de Rouen s'engage à lutter contre les émissions de poussières par l'utilisation d'une citerne arroseuse en période sèche, et par la réalisation de travaux visant à la réfection de la piste d'accès au site. Ainsi, en concertation avec les mairies riveraines et les membres représentatifs des associations de riverains du projet, cette amélioration devrait fortement diminuer les risques d'envols de poussières lors du passage des camions en entrée/sortie de la station de transit.

#### **5- Thème n°5-6 du procès-verbal : « Les vibrations »**

*« Ce problème est soulevé car constaté par plusieurs personnes lors des refoulements par la drague, mais également par le dragage lui-même (y compris à La Bouille). »*

#### **Réponse du pétitionnaire :**

Le Port de Rouen ne dispose pas à ce jour de données concrètes permettant de mesurer les vibrations entraînées par l'activité de la drague en refoulement au niveau du poste d'accostage.

Une surveillance particulière sera réalisée sur cet aspect par les services internes du Port et, dans la mesure du possible, les améliorations techniques envisageables seront apportées au processus de refoulement de la drague afin de limiter les éventuels phénomènes de vibrations.

#### **6- Thème n°5-7 du procès-verbal : « L'augmentation du trafic poids-lourds »**

*« Source également d'inquiétudes pour les riverains du site concernant « le ballet » et « la noria » de camions qui circuleront sur le site à raison de 140 passages par jour, plus de 200 jours par an. Cette rotation des camions aura incontestablement des impacts sur le bruit, la pollution par les gaz d'échappement et sur les émissions de poussières.*

*Une dame s'inquiète de la circulation future des camions rue Louis Moguen (?).*

*Trois personnes suggèrent de recourir au transport des matériaux par voie fluviale (barges) plutôt que par camion. »*

### Réponse du pétitionnaire :

Le Port de Rouen, au travers de l'étude d'impact relative à la station de transit de sédiments de dragage, a évalué les impacts en terme de trafic routier attendus aux abords de l'ICPE. Une cadence moyenne de camions devant transiter par le site afin d'assurer la valorisation des matériaux de dragage a été proposée.

Il est à rappeler que durant la phase de fonctionnement du site liée aux dragages issus de l'amélioration des accès, c'est-à-dire de 2015 à 2017 environ, l'activité de dépôt et de valorisation sera la plus intense. Ensuite, à partir de 2018, le site reprendra une activité plus faible, telle que déjà effectuée depuis des dizaines d'années.

L'évaluation des impacts sur le trafic routier pour la période la plus défavorable (phase liée à l'approfondissement du chenal de la Seine), indique que le trafic moyen sera de 140 passages de camions (soit 70 chargements ou allers-retours) par jour.

Ce trafic moyen entraînerait une faible augmentation moyenne journalière du trafic poids-lourds (près de 8 %) sur les voiries portuaires à l'Est (boulevard maritime et RD 13).

A titre indicatif, entre 2009 et 2014, la valorisation des matériaux de la chambre de dépôt de Moulineaux a généré entre 100 et 2 200 chargements de camion par an, pour un usage interne du Port (chantiers locaux de terre-pleins par exemple).

Cette hypothèse de départ d'une cadence moyenne de 1000 m<sup>3</sup>/jour implique un trafic moyen sur environ 203 jours par an sur 3 ans. Ces chiffres ne demeurent qu'une estimation réalisée dans l'hypothèse où l'ensemble des matériaux de dragage déposés sur site (soit les 610 000 m<sup>3</sup> prévisionnels sur 3 ans) soient effectivement valorisés via les contrats de vente effectués entre le Port de Rouen et des sociétés du BTP.

Ainsi, le pétitionnaire souhaite préciser que les cadences effectives et le nombre exact de jours de trafic sur site pourraient être plus faibles que les estimations moyennes indiquées dans le dossier. En effet, les facteurs suivants peuvent limiter les cadences de valorisation des matériaux du site : mise en attente de certains chantiers du BTP, achat des matériaux par à-coups ou problèmes techniques liés au dragage.

Il se pourrait également que, à l'image de ce qui a été fait par le Port de Rouen sur l'ICPE de Port-Jérôme, des campagnes de quelques semaines aient lieu, avec des cadences certes plus élevées, mais qui ne généreront pas plus de nuisances à 100 chargements de camions/jour qu'à 70.

Enfin, il paraît important de repreciser que les ventes de matériaux ne se feront que du lundi au vendredi sur des plages horaires n'excédant pas 7h-19h, hors week-end et jours fériés.

Concernant la demande sur l'éventuelle circulation future de camions rue Louis Moguen, le Port de Rouen répond que le circuit d'entrée et de sortie des camions en vue de la valorisation des matériaux doit emprunter les voiries portuaires à l'Est du site (boulevard Maritime) en direction de la RD 13 puis de l'A13. C'est par cet itinéraire que la majorité des camions s'engageront à destination des chantiers locaux permettant l'usage en valorisation des matériaux de dragage.

Les camions n'auront pas de voirie mise à disposition pour circuler en direction du Sud immédiatement en sortie de l'ICPE.

Concernant la demande des riverains d'effectuer le chargement des matériaux depuis le site de Moulineaux vers des chantiers de valorisation par transport fluvial, le Port de Rouen répond qu'il n'y a pas actuellement d'ouvrage disponible et techniquement adéquat à proximité pour permettre ce type de chargement.

L'hypothèse de création d'un poste fluvial est en revanche à l'étude dans le cadre de l'aménagement de RVSL Aval.

Pour information, le Port réalise du transport par barge des sédiments de dragage au droit de l'ICPE du Quai de Saint-Wandrille plus en aval, car le site s'y prête favorablement et les aménagements portuaires adéquats y sont présents.

## **7- Thème n°5-8 du procès-verbal : « Les impacts sur la faune »**

*« L'exploitation intensive de la station de transit pendant la phase d'approfondissement des accès maritimes (203 j/an de 2015 à 2017) aura, c'est la crainte de plusieurs personnes, des effets néfastes sur la faune et plus particulièrement sur les espèces protégées (les oiseaux et le crapaud calamite) »*

### Réponse du pétitionnaire :

Le maître d'ouvrage rappelle que les terrains relatifs au projet de l'ICPE station de transit de Moulineaux accueillent une activité de dépôt de sédiments depuis plus de 30 ans. Ainsi, la faune et la flore présente dans l'enceinte du projet relèvent d'espèces habituées au dérangement et au milieu en permanente évolution.

De même que pour la thématique de l'aspect paysager du projet ICPE, l'aspect milieux naturels - espèces faune-flore présentes aux environs de l'installation de transit (et l'impact du projet à leur égard) - a été traité de façon globale avec le projet RVSL Aval.

Le retardement de la réalisation du projet RVSL Aval n'aura pas d'impact sur les milieux naturels relatifs au site étudié, et le Port de Rouen mène en parallèle à ces projets des études relatives aux continuités écologiques dans un secteur plus large.

Ainsi, concernant les travaux menés par le GPMR sur les continuités écologiques de son territoire s'étendant de Rouen à Honfleur, un diagnostic écologique a été initié par le Port de Rouen en 2012 sur l'ensemble de son territoire, première phase de l'élaboration de son PGEN (Plan de Gestion des Espaces Naturels). Ce diagnostic comprend une phase de recherche bibliographique mais aussi la réalisation d'inventaires complémentaires sur les terrains les moins bien connus. Les inventaires sont réalisés sur une année complète afin de prendre en compte l'ensemble des périodes de végétation et du cycle de vie des différentes espèces (avifaune, mammifères, reptiles, batraciens,...).

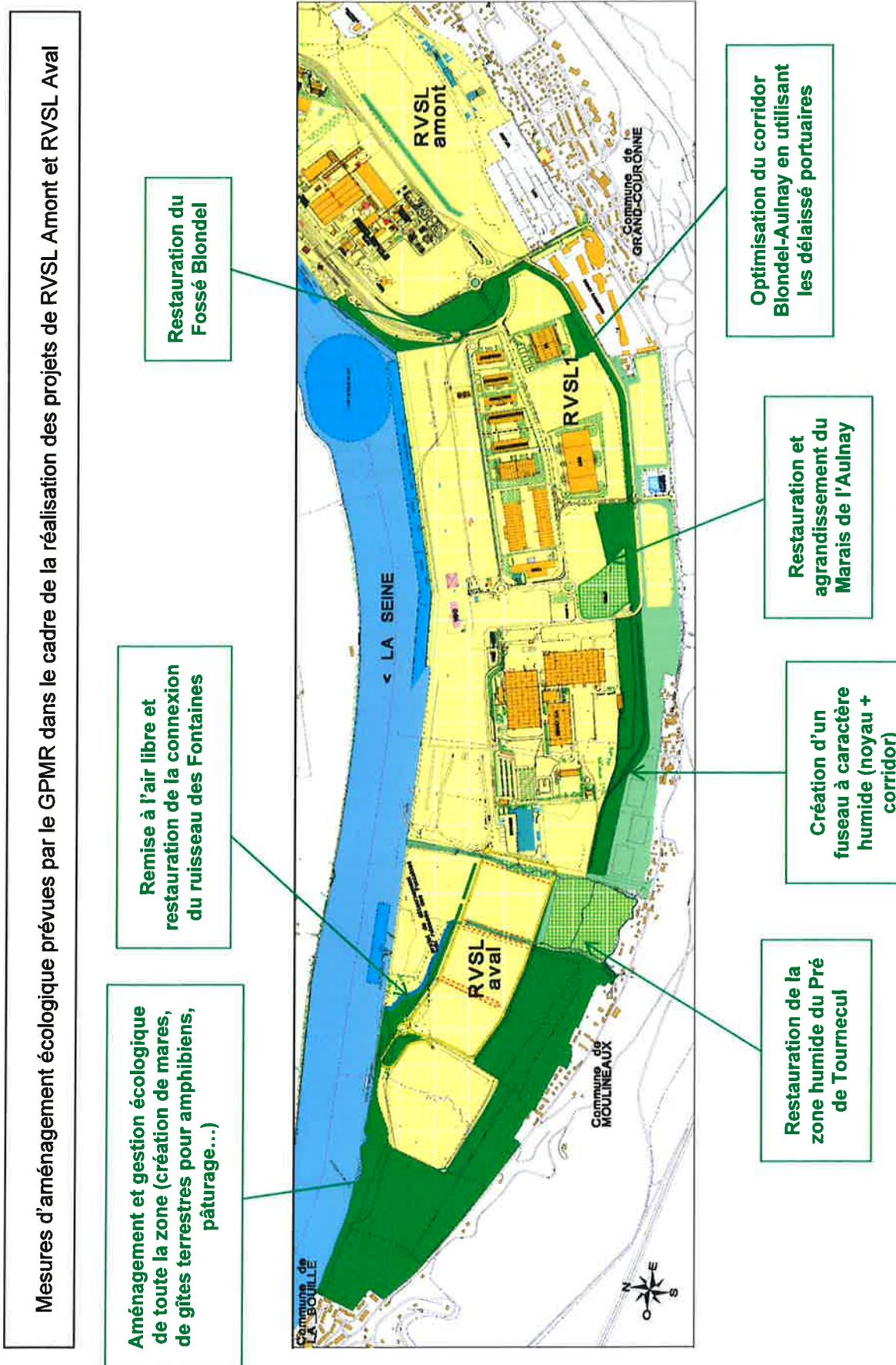
D'autre part, le GPMR mène une réflexion d'ensemble sur les corridors écologiques et les noyaux de biodiversité sur le secteur d'étude de Moulineaux - Grand-Couronne et ses alentours. Cette réflexion s'est appuyée sur les milieux naturels d'intérêt écologique existants constituant des réservoirs de biodiversité (tels que le Marais de l'Aulnay, la zone humide du Pré du Tourneucul, la forêt de Grand-Couronne), sur les connexions existantes avec la Seine (Fossé Blondel, ruisseau de Moulineaux, rivière des Fontaines), et celles à créer avec la forêt (réflexion en cours avec la commune de Grand-Couronne). L'un des objectifs principaux est de relier le Marais de l'Aulnay, particulièrement isolé dans un tissu urbain, à ces différentes composantes par le rétablissement de couloirs ou corridors écologiques permettant un brassage des populations animales et végétales.

L'ensemble de la réflexion porte sur l'établissement d'une trame verte et bleue perméable aux déplacements des espèces présentes au sein de ces différents espaces. Elle ne s'appuie pas sur une seule espèce à faible ampleur de déplacement comme le crapaud calamite mais vise également les autres espèces inféodées aux zones humides et boisées, pour lesquelles l'ampleur de déplacement est plus importante (autres amphibiens, reptiles, oiseaux, odonates, chiroptères...).

Il est ainsi prévu, dans le cadre des aménagements liés à l'ensemble des plateformes logistiques RVSL Amont et RVSL Aval, la création de plusieurs mares dans chaque noyau de biodiversité et corridor de façon à créer un chapelet de mares permettant la dispersion des espèces tout au long de la coulée verte. Par ailleurs, la plantation d'un cortège de haies, bosquets et buissons denses est prévue au sein ou en périphérie des aménagements afin de créer des abris pour la faune en général.

La globalité des mesures environnementales proposées dans le cadre des projets RVSL amont et RVSL aval constitue un réseau conséquent de 80 ha de Grand-Couronne à La Bouille, formé de noyaux de biodiversité existants ou à restaurer reliés entre eux par des corridors de largeur plus ou moins importante, comme le montre la carte ci-après.

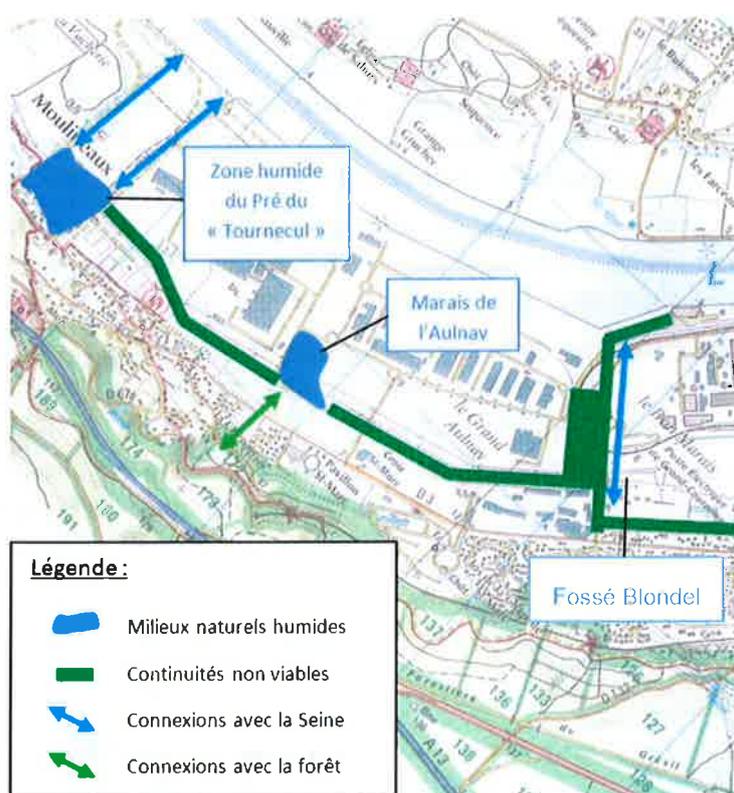
La figure suivante illustre schématiquement, et à titre d'information, l'ensemble des mesures d'aménagement écologique prévues par le GPMR dans le cadre de la réalisation des projets de RVSL Amont et RVSL Aval.



Ces projets intègrent également le maintien ou la création d'axes de déplacement Nord-Sud :

- de la zone humide du Pré de Tournecul vers la Seine : à travers la rivière de Moulineaux et l'amélioration de la continuité du ruisseau des Fontaines (remise à l'air libre de la partie aval et restauration d'une continuité avec la Seine), permettant de restaurer une continuité piscicole permanente avec la Seine,
- depuis le futur noyau de biodiversité du Fossé Blondel vers la Seine : en élargissant la zone humide existante au niveau du Fossé Blondel, permettant d'améliorer sa fonctionnalité actuelle et notamment son potentiel d'accueil pour des espèces dont le développement est lié aux zones humides,
- vers la forêt et les coteaux en arrière du site : le maintien d'une liaison entre les futurs corridors prévus dans le cadre des mesures environnementales liées à RVSL amont et la forêt voisine de la Londe-Rouvray a été inscrit dans l'Agenda 21 de la commune de Grand-Couronne. Bien que le Port de Rouen suivra l'application de cette orientation et veillera à ce que cela s'inscrive dans les aménagements écologiques que lui-même réalisera sur ce secteur, il s'agit d'une action pour laquelle la maîtrise d'ouvrage est communale en dehors de la zone portuaire. Un travail commun avec la commune de Grand Couronne est nécessaire afin de définir l'emplacement précis de cette Trame Verte.

Les corridors Nord-Sud pris en compte dans le cadre des projets RVSL amont et RVSL aval peuvent être schématisés de la manière suivante :



Le crapaud calamite (*Bufo calamita*) est une espèce typiquement pionnière qui apprécie les terrains légers et sablonneux où il se reproduit principalement dans des zones aquatiques de faible profondeur et souvent temporaires. Il est régulièrement présent sur la zone portuaire comprise entre Grand Couronne et Moulineaux.

Le GPMR a coordonné une étude sur le Crapaud calamite en 2009-2010 sur l'ensemble de la zone portuaire Grand-Couronne - Moulineaux<sup>1</sup> afin de mieux connaître l'état de la population sur ce secteur.

Les suivis effectués sur deux années consécutives ont permis d'avoir une meilleure connaissance de l'état et du fonctionnement de la population à cette échelle géographique et de proposer des aménagements favorables au maintien de l'espèce au sein même des activités de la zone portuaire. Les sites de reproduction ont été recherchés et leur efficacité et leur importance pour le Crapaud calamite ont été précisées. Une analyse des habitats terrestres a également conduit à identifier et évaluer les habitats favorables à l'espèce ainsi que les corridors écologiques potentiels.

Au regard du diagnostic, des propositions d'aménagement pour favoriser le maintien de l'espèce ont été faites avec notamment la création de nouveaux sites de reproduction dont un site source, en arrière du projet de plate-forme RVSL aval.

Le deuxième site source correspond au Marais de l'Aulnay à Grand Couronne, site source aujourd'hui fonctionnel après restauration par le GPMR de la zone humide. En effet, l'étude réalisée en 2009-2010 sur le suivi de la population du Crapaud calamite dans la zone portuaire Grand-Couronne - Moulineaux a mis en évidence l'importance du Marais de l'Aulnay à l'échelle locale. Ce site, de par son caractère humide, accueille chaque année de nombreux adultes chanteurs en période de reproduction. En 2009 et 2010, ce sont respectivement une dizaine et plus de 24 pontes qui ont été observées durant les investigations. Bien que toutes n'aient pas abouti à la production d'imagos, le Marais de l'Aulnay reste un site favorable à l'accueil de l'espèce en particulier pour sa reproduction.

Ces résultats ont été confirmés encore plus récemment par une étude spécifique sur le Marais de l'Aulnay conduite en 2012<sup>2</sup>. « *En mars, une estimation de 60 à 80 mâles chanteurs a été faite, ce qui correspond à une population importante sur le site. Lors des sorties suivantes, de nombreux juvéniles ont été contactés (jusqu'en septembre). Les boisements alentours lui sont utiles en période d'hivernage.* »

Au regard des connaissances disponibles sur l'espèce dans ce secteur, il semble donc que le Marais de l'Aulnay fonctionne comme un site-source important, offrant à l'espèce un cœur de nature dans lequel il réalise tout ou partie de son cycle vital.

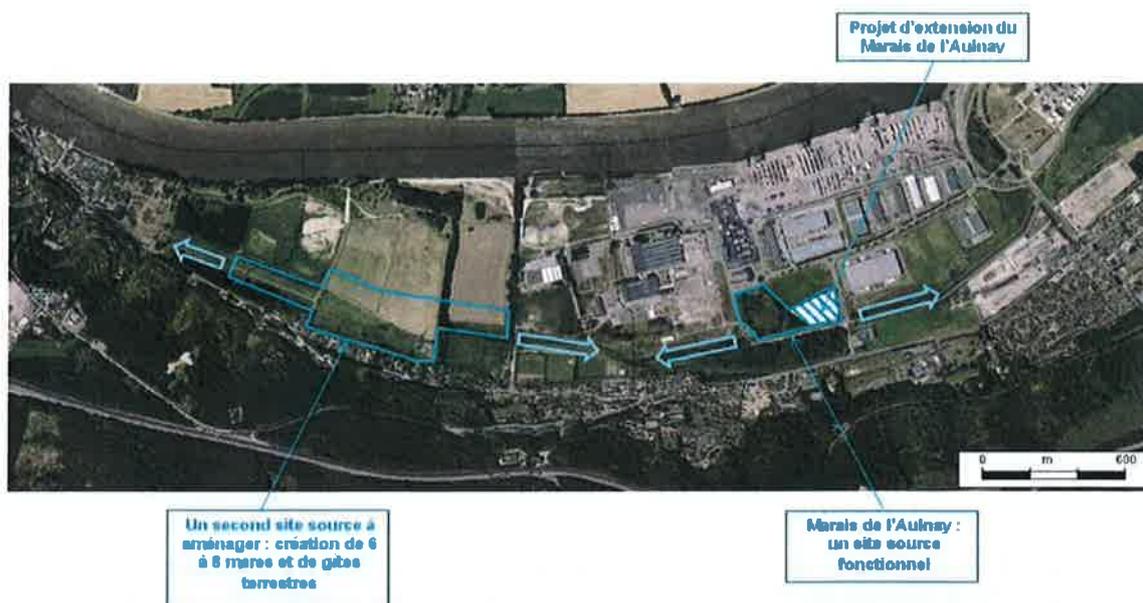
La constitution et la gestion de deux site-sources dans cette boucle (Cf. figure ci-dessous) devrait ainsi largement participer au maintien des populations de Crapaud calamite présentes aujourd'hui voire à leur développement.

C'est pourquoi l'approche relative aux corridors écologiques est importante dans le secteur Grand Couronne - Moulineaux afin de permettre les échanges de population entre les différents sites sources.

---

<sup>1</sup> FAUNA FLORA – Zone portuaire de Grand-Couronne – Moulineaux – Etude relative à la population de Crapaud calamite : diagnostic 2009 et 2010 - préconisations

<sup>2</sup> ALISE – Diagnostic Faune-Flore-Habitats – Marais de l'Aulnay, Commune de Grand-Couronne (76) – 2013 (en cours de validation)



#### 8- Thème n°5-9 du procès-verbal : « La qualité chimique des sédiments de dragage »

*« La qualité chimique des matériaux est parfois mise en cause. Il est demandé un suivi scientifique et il est évoqué les risques de pollutions chimiques de la nappe phréatique occasionnées par les infiltrations dans le sol, d'autant que le site est en zone de captage. Une dame, chimiste dans un laboratoire, fait état de la mauvaise qualité des sédiments qui contiennent des polluants très dangereux, tels les métaux lourds.*

*Est soulevée par ailleurs la question de l'évacuation des eaux de décantation dans le fleuve et des moyens qui seraient mis en œuvre en cas de dépassement des seuils admissibles.*

*Même remarque concernant un accident de chantier qui pourrait survenir sur la canalisation Trapil d'hydrocarbure (celle de Pétroplus n'étant plus en service). »*

#### Réponse du pétitionnaire :

Concernant la thématique de la qualité des matériaux étant ou devant être déposés sur le site, qu'il s'agisse de matériaux issus des dragages d'approfondissement de la Seine ou des dragages d'entretien, l'étude d'impact détaille l'ensemble des suivis réalisés par le Port de Rouen (sous-traitance assurée par un laboratoire d'analyses agréé) dans son chapitre 3.1.2.

Les différents suivis in situ en Seine, et sur les matériaux une fois déposés à terre indiquent que les sédiments sont dans leur globalité de bonne qualité chimique, et de nature inerte au regard de la réglementation en vigueur. Il est important de rappeler que les matériaux qui transiteront dans l'installation sont les matériaux de dragage les plus grossiers : sables, graviers ; tout venant, assimilables à des matériaux de carrière.

Les matériaux de dragage de type fin, vaseux, ne seront pas déposés dans l'installation de Moulineaux. Le Port de Rouen a d'ailleurs réalisé, conjointement avec les services de la

DREAL, un protocole d'acceptabilité des matériaux de dragage qui explique les différentes filières de gestion de ces sédiments suivant leur origine et leur qualité physico-chimique.

Ainsi, les matériaux fins, de qualité acceptable, sont déposés en ballastière sur le site d'Yville-sur-Seine à des fins de valorisation paysagère (création de milieux humides ou de prairies d'intérêt écologique).

En cas de dépassement des seuils admissibles, les matériaux seraient évacués ou feraient l'objet d'une gestion vers un autre site approprié (centre de stockage de déchets).

Le Port de Rouen a pris en considération les risques liés à une pollution éventuelle des eaux dans le bassin de décantation et gèrerait sur place les eaux (fermeture des seuils des déversoirs) et un traitement pourrait alors être réalisé avant éventuel rejet en Seine.

L'ensemble des mesures de sécurité seront prises afin d'éviter toute pollution, et tout risque vis-à-vis de la présence des pipelines (canalisation d'hydrocarbures TRAPIL).

### **9- Thème n°5-10 du procès-verbal : « Le site classé de la Boucle de Roumare »**

*« Sur les 36 dépositions, ce point a été relevé 11 fois. « Il n'est pas tenu compte du classement de la Boucle de Roumare intervenu par décret du ministre de l'écologie en juin 2013 », « C'est inadmissible ! ». Quelles sont les répercussions du classement de ce site remarquable sur le projet de station de transit ? »*

#### Réponse du pétitionnaire :

Pour rappel, par décret du 26 juin 2013 publié au Journal Officiel du 28 juin 2013, a été classé parmi les sites des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime l'ensemble formé par la Vallée de la Seine-Boucle de Roumare.

Le classement de la boucle de Roumare en site classé est une reconnaissance de la valeur paysagère de ce secteur. Ainsi, le classement exige une attention particulière en ce qui concerne les implantations des projets. Il est à noter que le GPMR, dans le cadre de son projet stratégique et de sa politique de développement durable a émis un avis favorable au classement de cette boucle manifestant ainsi sa volonté de poursuivre son développement dans le respect de la qualité des sites en présence (dont le site de la chambre de dépôt de Moulineaux devant évoluer en ICPE).

C'est ainsi que les différents projets portuaires sur le secteur de Moulineaux-La Bouille ont déjà fait l'objet d'une présentation auprès de la Commission des sites dans sa formation "nature et paysages". Il apparaît que le projet d'ICPE, n'intégrant pas de constructions majeures (uniquement des équipements techniques), répond, du point de vue paysager, aux exigences de qualité fixées par le classement de la boucle de Roumare. Il n'y a pas d'atteintes notables au site par les aménagements liés à l'ICPE.

D'autre part, le site d'implantation du projet RVSL Aval (non concerné par le présent mémoire en réponse) est concerné par le périmètre de ce nouveau site classé. Il reste néanmoins compatible dans la mesure où le projet RVSL Aval a été intégré, dès l'origine, au projet de classement du site de la Boucle de Roumare.

La commission départementale des sites a par ailleurs émis un avis favorable au projet RVSL Aval lors de sa séance du 4 décembre 2007.

D'un point de vue réglementaire, le projet RVSL aval est néanmoins administrativement soumis à une autorisation spéciale dont l'obtention doit intervenir avant le démarrage des travaux. La délivrance de cette autorisation est du ressort du Ministre chargé des sites. La procédure de demande s'établira dans le cadre de la procédure de permis d'aménager.

### **10-Thème n°5-12 du procès-verbal : « Les odeurs »**

*« Trois personnes de Moulineaux, dont deux de la résidence Les Celtes ont évoqué le problème des mauvaises odeurs qu'ils subissent parfois, mettant en cause « l'origine vaseuse des dragages ». A également été signalé, par M. et Mme El Hadouchi (3.11 ci-dessus) demeurant rue Louis Moguen, une prolifération de moustiques depuis trois ans environ (bassin de décantation et fossé exutoire ?). »*

#### Réponse du pétitionnaire :

Les sédiments déposés dans l'installation de transit de Moulineaux sont des sédiments grossiers valorisables dans le secteur du BTP tels que les sables, sables coquilliers, matériaux sablo-graveleux, tout venant,... Ces matériaux ne présentent pas d'odeurs. Ils sont assimilables à des matériaux de carrière.

Il n'est en aucun cas prévu de déposer des matériaux vaseux sur ce site. Les matériaux les plus fins tels que les vases, limons, argiles et tourbes issus des dragages sont valorisés en ballastières à Yville-sur-Seine et permettent le remblaiement et le réaménagement du site en zone humide.

Le GPMR connaît la nature des matériaux avant dragage : des prélèvements sont d'ailleurs effectués en amont de l'opération pour une caractérisation chimique et granulométrique. Ainsi, une gestion différenciée des matériaux est réalisée : matériaux les plus grossiers déposés en installations de transit pour valorisation dans le BTP et matériaux fins déposés en ballastière pour valorisation écologique.

En ce qui concerne la prolifération de moustiques, il est important de noter que l'installation de transit est très peu utilisée, entre 1 et 3 mois /an, sur les 3 dernières années.

L'installation se situe dans un contexte de la plaine alluviale comprenant de nombreuses zones humides autour du site permettant la prolifération de moustiques (ex : zones humides du pré du Tourneucul à Moulineaux, peupleraie,...). La recrudescence de moustiques signalée ces trois dernières années est sans doute liée aux conditions météorologiques favorables avec des printemps et étés pluvieux et des hivers doux.

Ainsi, il est peu probable que la prolifération de moustiques signalés soit uniquement inféodée à l'installation de transit seule. Néanmoins le GPMR apportera une attention à la gestion des eaux du bassin de décantation afin de limiter la présence d'eaux stagnantes.

## 11-Thème n°5-13 du procès-verbal : « Le tourisme »

*« C'est également un point auquel plusieurs personnes (six au total) de La Bouille et de Sahurs sont particulièrement sensibles, ainsi que l'association de défense des berges de Seine. « La Bouille est un site très touristique et le projet ne doit pas porter atteinte à cette activité ». « Les nuisances auront des impacts sur le tourisme (chambres d'hôtes, par exemple, visites du patrimoine local, etc.) et sur les activités de loisirs (piste cyclable à Sahurs). »*

### Réponse du pétitionnaire :

L'activité de transit de matériaux existe depuis de nombreuses années. Le changement de statut de l'installation en ICPE ne modifie pas l'activité existante. Il s'agit d'une procédure réglementaire qui doit permettre une traçabilité et un suivi des sédiments en transit. Pour rappel, les modifications apportées sur le site concernent la mise en place d'une clôture, d'une cabine de pesée et d'un pont bascule.

Cette activité existante ne génère pas aujourd'hui d'impact sur le tourisme pour la commune de la Bouille : le site n'est pas perceptible du centre bourg, relativement éloigné et le transit de poids lourds s'effectue vers la zone portuaire pour rejoindre la RD 13 à Grand Couronne.

L'usage du site dans les prochaines années s'effectuera selon les mêmes pratiques qu'aujourd'hui. Seule la fréquence d'utilisation sera plus importante sur une période temporaire de trois ans liée à la gestion des sédiments de dragage du projet d'approfondissement du chenal. Ce recours plus important au site sur une période temporaire n'est pas de nature à porter atteinte à l'activité de tourisme sur la commune de La Bouille, puisqu'aucune modification n'est apportée sur les modalités de fonctionnement du site.

En ce qui concerne les activités de loisirs telles que la piste cyclable de Sahurs : la perception du site depuis la piste cyclable est relative au refoulement des sédiments et au transit des camions le long de la berge.

En ce qui concerne le refoulement, c'est une activité qui existe depuis de nombreuses années, bien avant la création de la piste. Cette activité n'a pas d'effet sur la fréquentation de la piste cyclable.

Pour le transit de camions sur le bord de berge, comme indiqué précédemment, le GPMR va améliorer la situation actuelle par la réalisation de travaux visant à la réfection de la piste d'accès au site en matériau stabilisé, réduisant ainsi les nuisances (poussières, bruit,...). La perception depuis la rive opposée devrait s'améliorer et n'induirait pas d'effet négatif sur la fréquentation de la piste.

## 12-Thème n°5-14 du procès-verbal : « Le projet RVSL aval »

*« Ce sujet, bien que ne faisant pas l'objet de la présente enquête, aura été très souvent abordé car il est une grande source d'inquiétudes et de préoccupations des populations riveraines (...). Il a été souligné que les deux projets « station de transit » et « RVSL aval » sont « indissociables et interdépendants l'un de l'autre ». C'est notamment vrai sur la question de la voirie à créer pour accéder à la station de transit, dans un premier temps avec*

*une voirie provisoire et dans un second à partir d'une voirie définitive réalisée dans le cadre du projet RVSL aval.*

*A cet égard, M. et Mme Thomas posent la question de savoir la finalité de la voie partant du giratoire à réaliser et se dirigeant vers le sud du site puis tournant à angle droit vers le projet de plate-forme logistique. »*

#### Réponse du pétitionnaire :

Le site de l'ICPE est inscrit au cœur d'une zone qui a vocation à se développer (RVSL aval). Cependant, les études permettant l'aménagement de cette zone n'étant pas abouties à ce jour, il a été très difficile d'apporter une vision précise des aménagements futurs de cette zone de développement.

Parallèlement, l'existence d'un projet de développement (même non abouti) sur ce secteur ne pouvait pas rester sous silence vis-à-vis des populations. C'est pour cela que le dossier d'enquête publique relatif à l'ICPE évoque le projet RVSL aval dont la mise en œuvre nécessitera la tenue de plusieurs enquêtes publiques.

Concernant la finalité de la voie du giratoire à réaliser et se dirigeant vers le sud du site puis tournant à angle droit vers le projet de plate-forme logistique, présenté dans le dossier d'enquête publique en annexe de l'étude d'impact, c'est une voie devant être réservée aux véhicules légers (ou véhicules de secours).

#### **13-Thème n°5-15 du procès-verbal : « La mise en compatibilité du POS de Moulineaux »**

*« M. et Mme Le Roux présentent des observations sur ce point et s'opposent à la mise en compatibilité du POS de la commune, arguant leur position sur le fait de la méconnaissance du projet RVSL aval et de la nécessité de mener la procédure de MEC du projet l'ICPE conjointement avec celui de la plate-forme logistique projetée. »*

#### Réponse du pétitionnaire :

La mise en œuvre de la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité des deux POS est nécessaire dans la mesure où les documents d'urbanisme existants ne permettent pas la réalisation du projet d'ICPE. Cette procédure est prévue par le code de l'urbanisme aux articles R.123-16 et suivants. Ainsi, une nouvelle zone (dans la grande zone ND) a été créée pour permettre l'activité de l'ICPE. Cette activité d'ICPE conduit à ne construire que les équipements techniques nécessaires à cette activité. Les constructions d'industrie ou d'entrepôt sont donc exclues sur le site de l'ICPE.

En ce qui concerne les évolutions à apporter au sein des POS, l'enquête publique a enrichi les propositions. Ainsi, il sera proposé aux communes que ne soient prises en compte que les évolutions en lien direct avec le seul projet d'ICPE.

Enfin, les interrogations légitimes liées aux nuisances trouvent une réponse au sein des études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'ICPE. Les paramètres étudiés ont vocation à être suivis dans le temps pour répondre, de façon adaptée, aux enjeux actuels et à venir.

**14-Thème n°5-16 du procès-verbal : « Le devenir de la zone »**

*« Des interrogations sur le devenir du site, « sur sa durée d'exploitation », « sur le long terme », « la pérennisation du site en zone naturelle » et, enfin sur « la remise en état des lieux en fin d'exploitation » ».*

**Réponse du pétitionnaire :**

L'installation de transit a pour objectif de valoriser les sédiments de dragage les plus grossiers liés à la fois au projet d'amélioration des accès du Port de Rouen mais également à l'entretien du chenal de navigation.

Le GPMP, aura toujours des besoins de dragage liés à l'entretien du chenal de navigation et devra en conséquence gérer les sédiments associés. C'est pourquoi, l'installation est prévue d'être pérennisée pour répondre aux besoins de valorisation des sédiments de dragage d'entretien du chenal.

Le devenir du site après exploitation indiqué dans le dossier correspond à une demande réglementaire liée aux Installations classées de protection de l'environnement, et le terme utilisé de « maintien d'un usage industriel » permet de caractériser la présence d'une activité de type ICPE, tel l'objet de la présente demande du Port sur la station de transit de Moulineaux.

L'exploitation de l'installation de transit des matériaux répondant aux besoins de gestion des sédiments issus des dragages d'entretien sera pérenne tant qu'il y aura un port à Rouen et le besoin associé d'assurer la sécurité de la navigation en Seine.

# ANNEXE

## Etude paysagère réalisée par Agence TOPO Paysage en 2010

**Aménagement des sites de transit de sédiments de dragage  
dans le cadre de l'amélioration des accès et de l'entretien du chenal de navigation**

PHASE 1 : ETAT INITIAL DU PAYSAGE

PHASE 2 : DEFINITION DES IMPACTS \_ MESURES COMPENSATOIRES ET D'ACCOMPAGNEMENT

**SITE DE MOULINEAUX-LA BOUILLE**

Maître d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen  
Février 2010





# SITE DE MOULINEAUX - LA BOUILLE

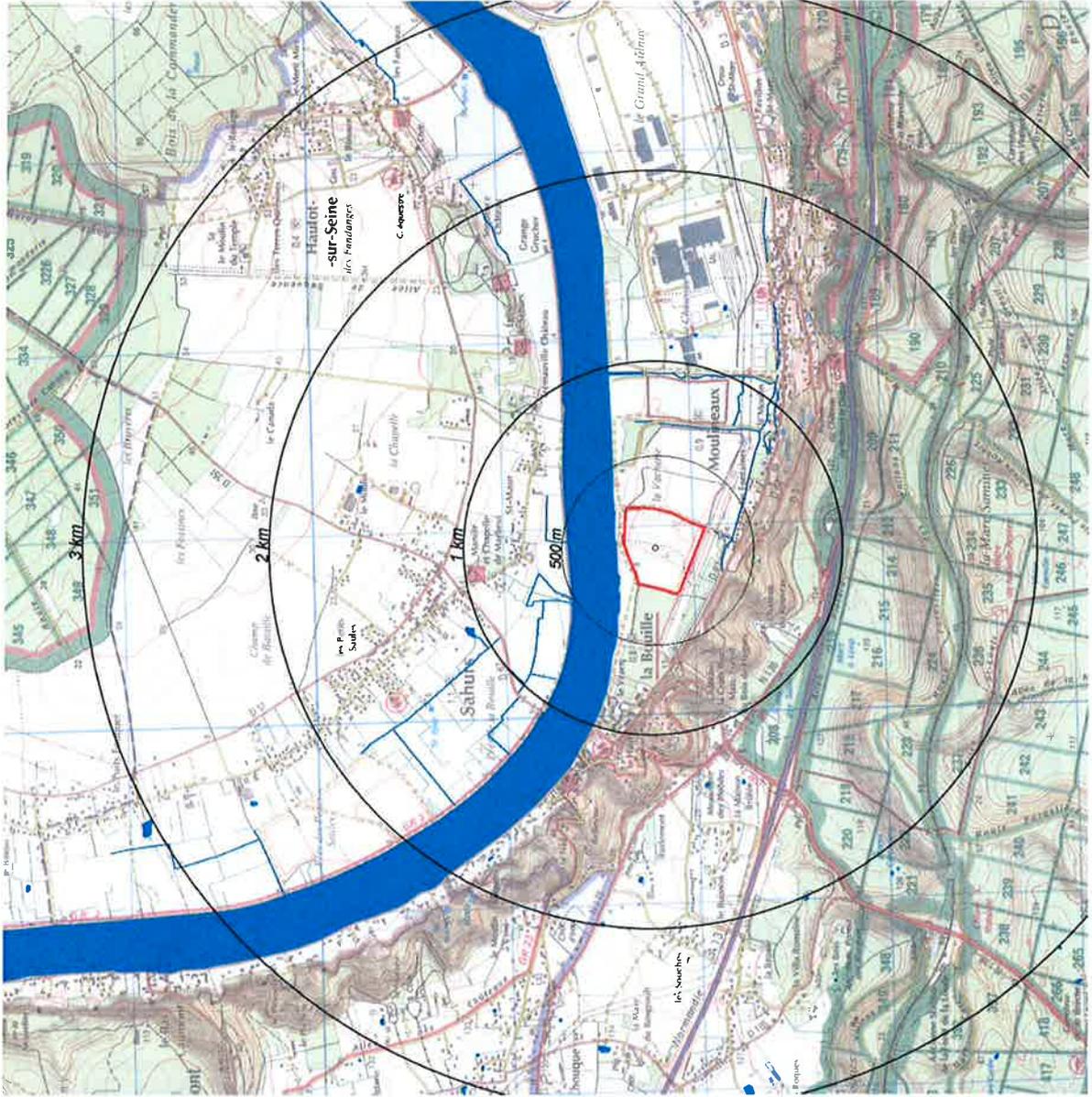


## Aménagement des sites de transit de sédiments de dragage dans le cadre de l'amélioration des accès et de l'entretien du chenal de navigation

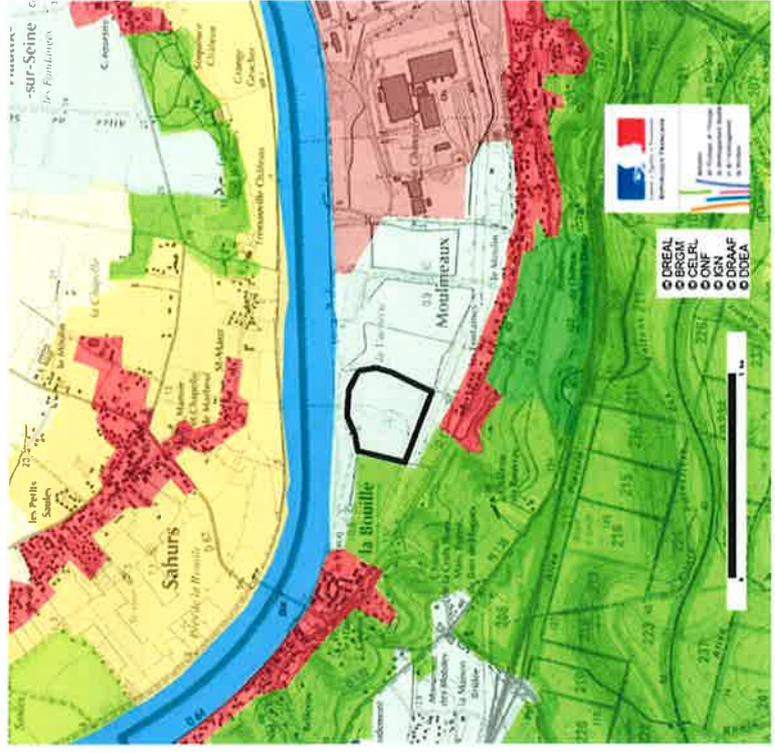
### PHASE 1 : ETAT INITIAL DU PAYSAGE

Maître d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen

Février 2010



- zones urbaines continues (111)
- zones urbaines discontinues (112)
- zones industrielles ou commerciales (121)
- zones portuaires (122)
- extraction de matériaux (131)
- espaces verts urbains (141)
- équipements sportifs et de loisirs (142)
- terres arables, hors aménagements d'irrigation (211)
- vergers et pépinières (222)
- prairies (221)
- exploitations agricoles et structures complètes (242)
- herbages principalement exploités par l'élevage (243)
- terres en jachères (311)
- forêts de conifères (312)
- forêts mixtes (313)
- prairies et pâturages naturels (321)
- landes et bruyères (322)
- forêts et végétation arbustive en mutation (324)
- marais maritimes (411)
- marais intérieurs (421)
- cours et volées d'eau (511)
- plans d'eau (512)
- estuaires (522)



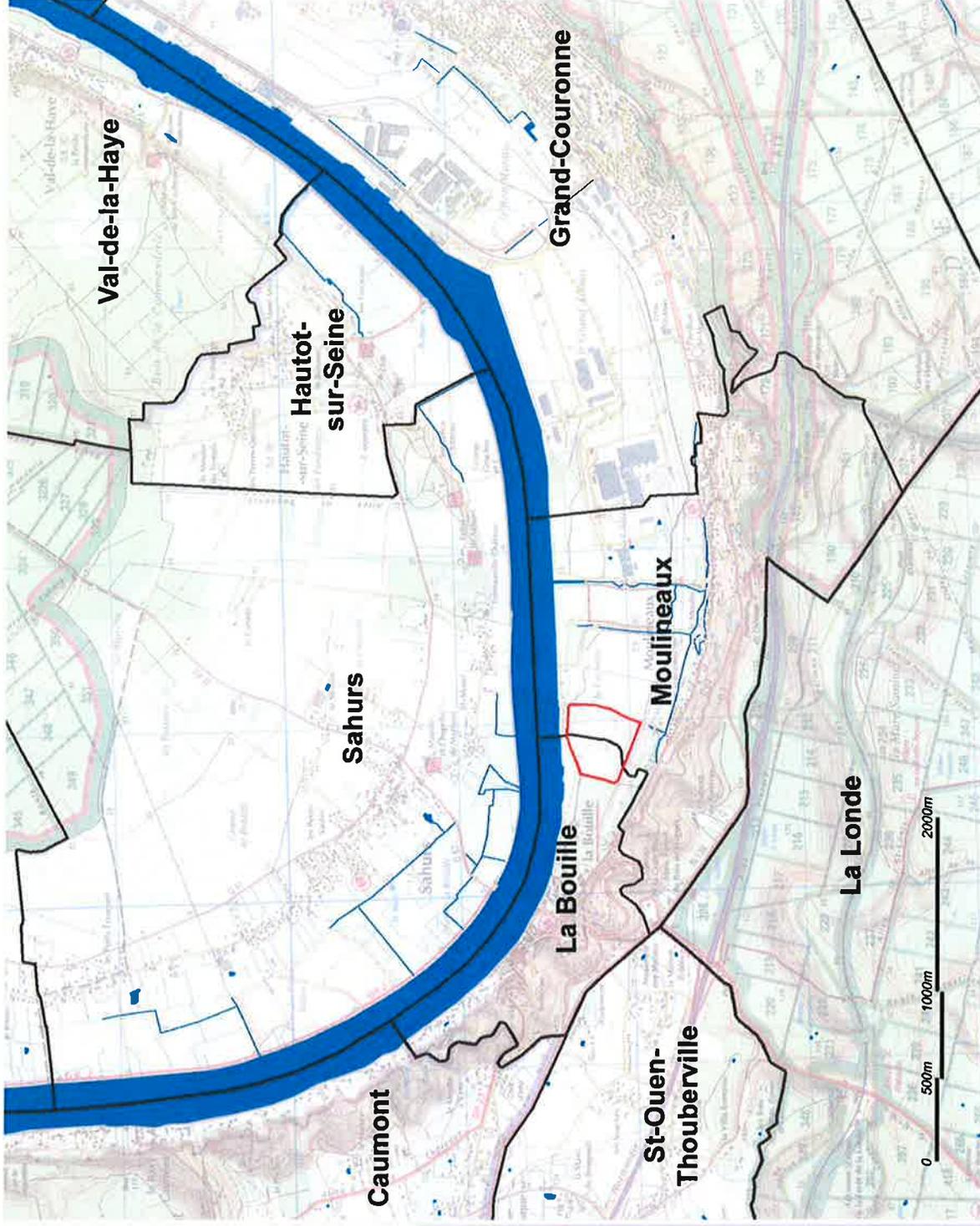
- DREAL
- BRGM
- CNR
- KIN
- DRAAF
- DDEA

SITUATION

Le site de transit de Moulineaux – la Bouille est situé au Sud d'un méandre de la Seine, sur la rive gauche du fleuve, dans le département de la Seine-Maritime (76). La partie Est de l'emprise prend place sur la commune de Moulineaux, et la partie Ouest, sur la commune de la Bouille.

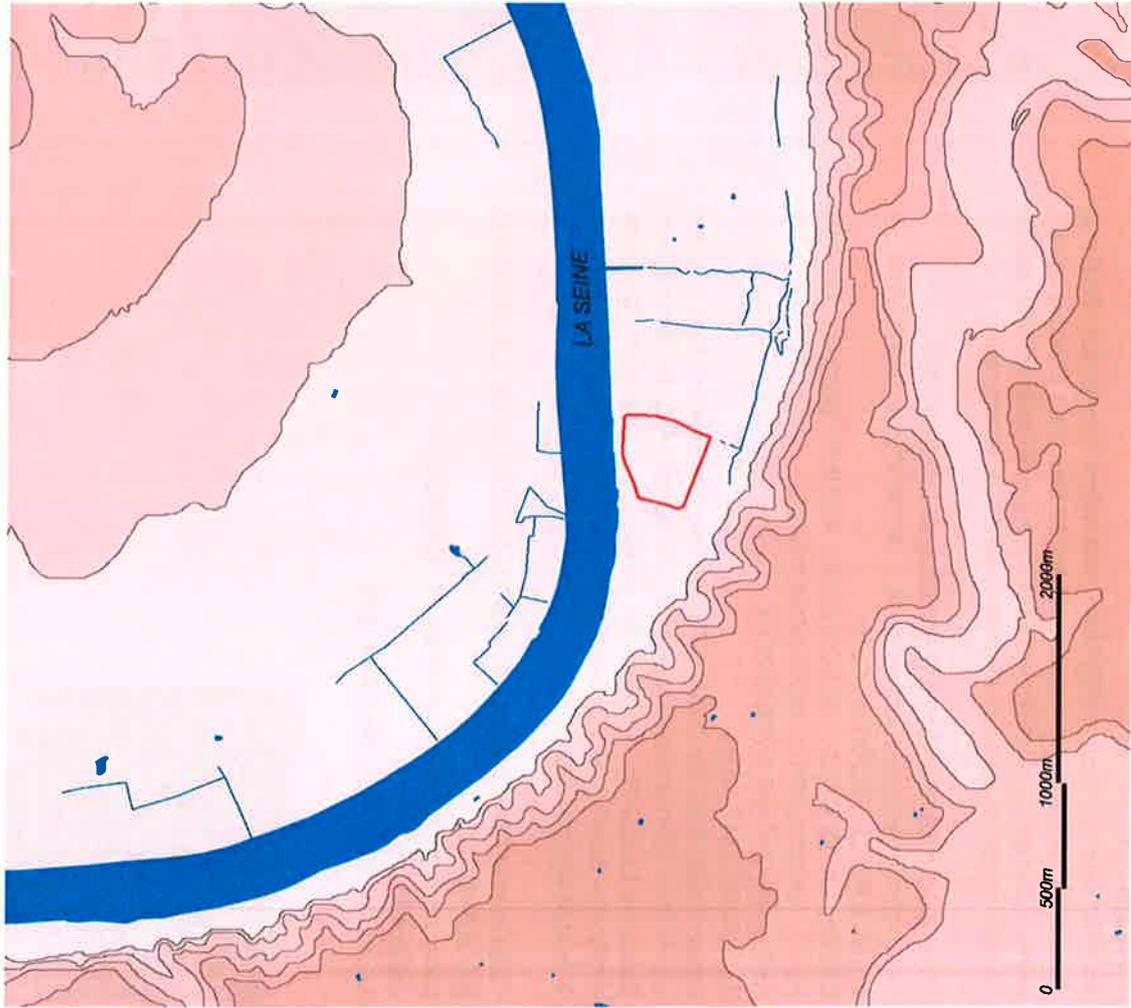
Les premières habitations, se situent dans un rayon de 500m à 1 km de l'emprise. Il s'agit du village étiéré de Moulineaux, au Sud/Est, du village de la Bouille, à l'Ouest, et des faubourgs de Sahurs, sur l'autre rive, au Nord. A 1 km à l'Est, sont implantées des installations industrielles liées aux activités portuaires de Moulineaux.

Ce site s'intègre dans le schéma d'aménagement de Rouen Vallée de Seine Logistique 2.

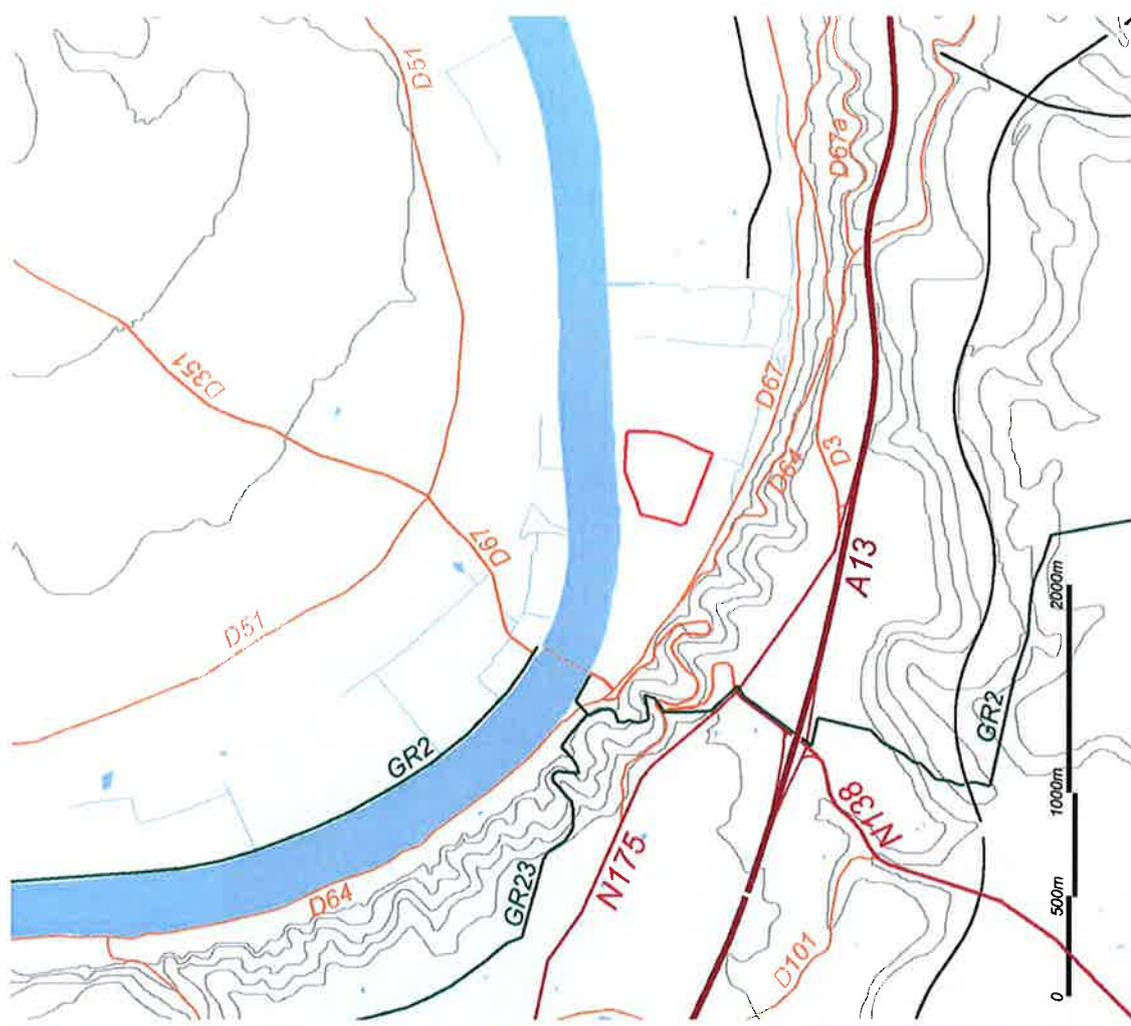


LES COMMUNES

Située sur le plateau, l'Autoroute A13 constitue l'axe principal de ce territoire. Depuis la sortie n° 24, on rejoint le Sud par la RN138, et le Nord, par la RN 175. C'est cette dernière qui permet d'accéder au site en descendant vers la plaine. Nous noterons l'importance de la RD 67 sur laquelle se connecte le chemin d'accès au site, et qui mène au bac de la Bouille, rendant possible la traversée de la Seine. Les principaux chemins de randonnée (GR2 et GR23) sont situés à l'Ouest, loin du site.



Le site est positionné dans la plaine alluviale de la vallée de la Seine, à l'extrémité Sud d'une large boucle du fleuve. Au Sud, s'élève le plateau du Neubourg, limité par un coteau abrupt. Au Nord, sur la rive droite, la pente se fait plus douce vers les hauteurs de la forêt de Roumare.



## TOPOGRAPHIE - RESEAUX

**- Site inscrit 76 000 105 : LA RIVE GAUCHE ET LA SEINE  
A LA BOUILLE, MOULINEAUX**

Liste des communes concernées : LA BOUILLE, MOULINEAUX  
Superficie : 352,06 ha

Arrêté d'inscription du 10/02/1944 : est inscrit l'ensemble situé rive gauche de la Seine avec le plan d'eau du fleuve au droit de cet ensemble, de l'agglomération de Moulineaux à celle de la Bouille, sur les communes de Moulineaux et de la Bouille (Seine-Inférieure).

**- Site inscrit 76 000 130 : LA BOUCLE D'ANNEVILLE**

Liste des communes concernées : ANNEVILLE-AMBOURVILLE, BARDOUVILLE, BERVILLESUR-SEINE, LA BOUILLE, HENOUVILLE, MAUNY, QUEVILLON, SAHURS, SAINT-MARTIN-DEBOSCHERVILLE, SAINT-PIERRE-DE MANNEVILLE  
Superficie : 6416,34 ha

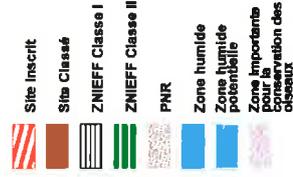
Arrêté d'inscription du 01/04/1975 : est inscrit l'ensemble formé sur les communes d'Anneville-Ambourville, de Bardouville, de Berville-sur-Seine, de La Bouille, d'Hénouville, de Mauny, de Quevillon, de Saint-Martin-de-Boscherville, de Saint-Pierre-de-Manneville, de Sahurs par la boucle d'Anneville.

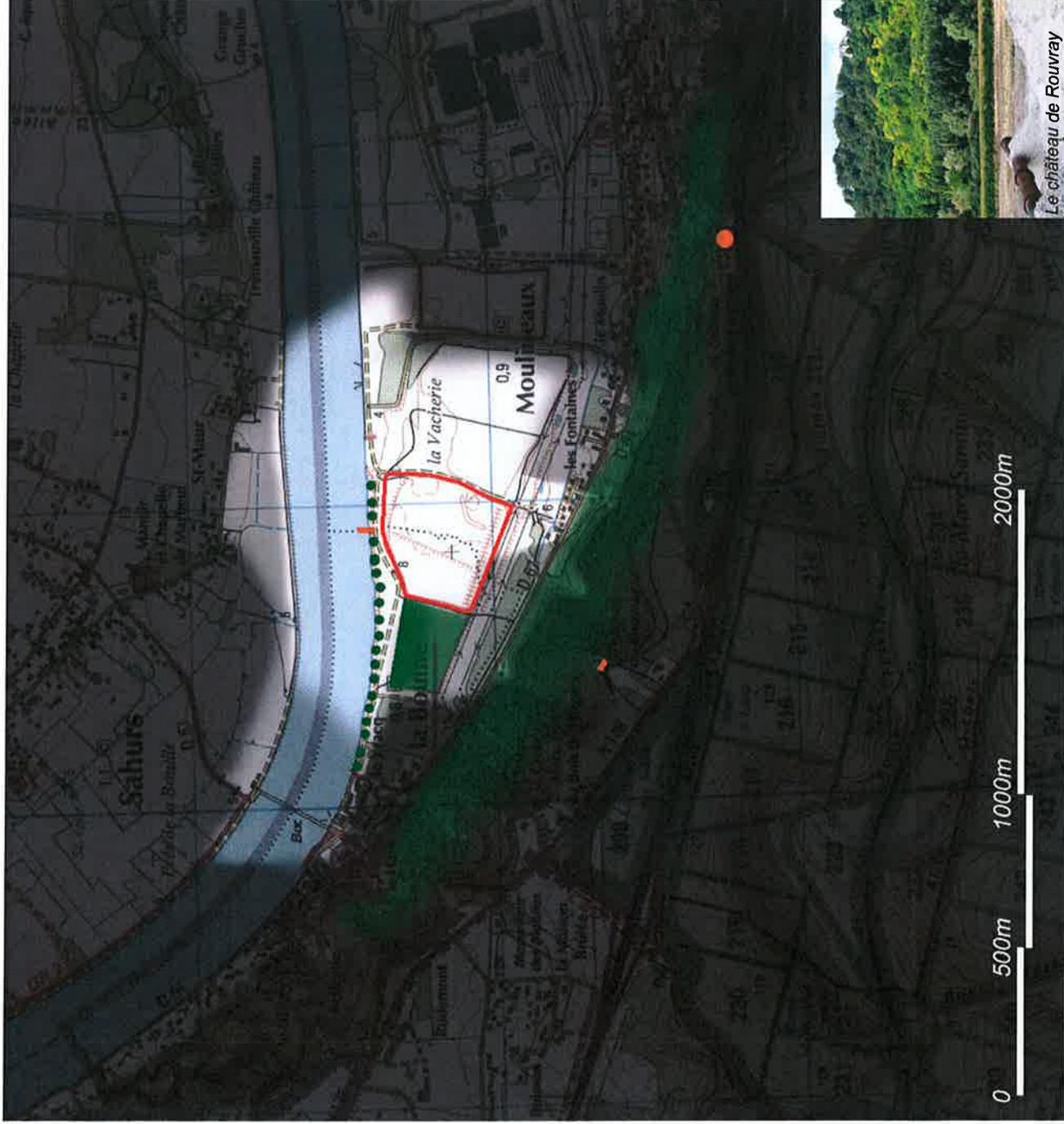
**- Site classé 76 114 000 : LE CHATEAU DE ROBERT LE DIABLE A MOULINEAUX**

Liste des communes concernées : MOULINEAUX  
Superficie : 48,41 ha  
Arrêté de classement du 05/12/1935



Le donjon du Château de Robert le Diable.





Cette carte met en valeur les points de vues sur le site (lointains et proches). Elle tente de définir une « aire des perceptions visuelles ». Les éléments colorés (vert et orange) font ressortir les points de repères essentiels.

Plusieurs points de vue offrent une vision sur le site de Moulineaux – la Bouille :

- Depuis la rive droite, à partir du hameau de St Maur et notamment le long du chemin de halage, on perçoit l'alignement de peupliers et la végétation sur la rive, avec, en arrière plan, le coteau boisé.
  - Les routes et les constructions situées à flanc de coteau offrent une vue plongeante sur le site, avec un fort contraste entre la vision hivernale et la période durant laquelle les arbres sont en feuille.
  - Depuis la RD 67, les vues en transparence à travers les peupleraies laissent entrevoir les talus bordant le site.
  - Des visions plus lointaines sont existantes depuis le centre ville de la Bouille et depuis le bac. Cependant, l'éloignement ne permet pas de percevoir les points de repères et le site est « fondu » dans la masse boisée du coteau.
- L'alignement de peupliers et la barge positionnée sur l'eau lors des phases d'exploitation sont les principaux points de repère du site.
- Nous noterons la forte présence visuelle du donjon du château de Robert le Diable et du château de Rouvray, dont les silhouettes se découpent sur l'horizon du coteau.
- Nous noterons que la végétation constituée essentiellement d'arbres caducs, joue un rôle d'écran visuel durant la période « feuillue ». Durant l'hiver, les perceptions visuelles sont sensiblement élargies et les talus sont plus visibles.

« AIRE DE PERCEPTIONS VISUELLES »



Vue depuis le hameau de St Maur.



Vue depuis le hameau le chemin de halage. Importance de l'alignement de peuplier.



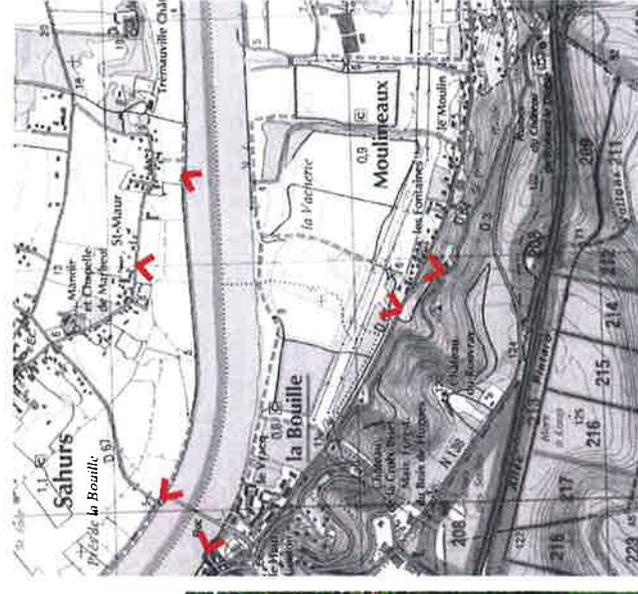
Visions lointaines depuis l'embarcadere du bac et depuis la Bouille. On perçoit essentiellement le coteau boisé.



Depuis la RD 67, en transparence à travers les arbres.



Depuis le lotissement à flanc de coteau. Le lotissement vu du site.



Un point de repère : la barge.

Le site de Moulineaux – la Bouille est cadré à l'Ouest par une peupleraie clairsemée. D'autres bosquets de peupliers s'étendent au Sud, dans une bande en limite avec la route, créant un écran visuel transparent.

Le long de la Seine, une frange boisée spontanée, composée d'arbres de taille moyenne, donne aux berges, un aspect naturel. L'alignement de peupliers d'Italie constituant un point de repère est implanté en recul de celle-ci.

Entre les berges et les talus du site, une bande plantée d'arbres isolés accompagne un chemin de promenade.

Un large terrain traité en prairie (ancien casier de dépôt de sédiments de dragage) s'étend à l'Est de l'emprise et valorise les points de vues sur le coteau et les silhouettes des châteaux.

Nous noterons, à l'intérieur du site, la colonisation du fond du bassin de décantation en eau par une végétation de marais, conférant à l'ensemble un aspect de zone naturelle. Ainsi des oiseaux viennent s'y reposer.

Palette végétale (non exhaustive) :

- Peupliers
- Bouleaux
- Saules
- Aulnes ...

- Grands Arbres
- Arbres de taille moyenne
- Arbustes
- Prairie



## LES STRUCTURES VEGETALES



*L'alignement de peupliers d'Italie.*



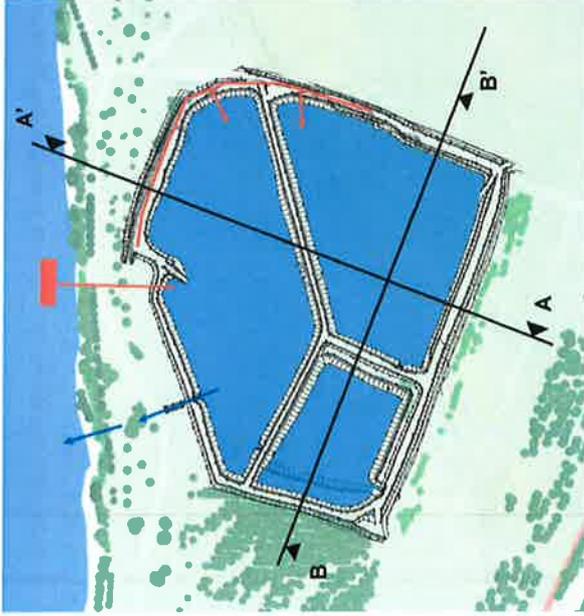
*Le peupleraie.*



*Les arbres isolés le long du chemin.*



*Les casiers en eau, végétalisés.*



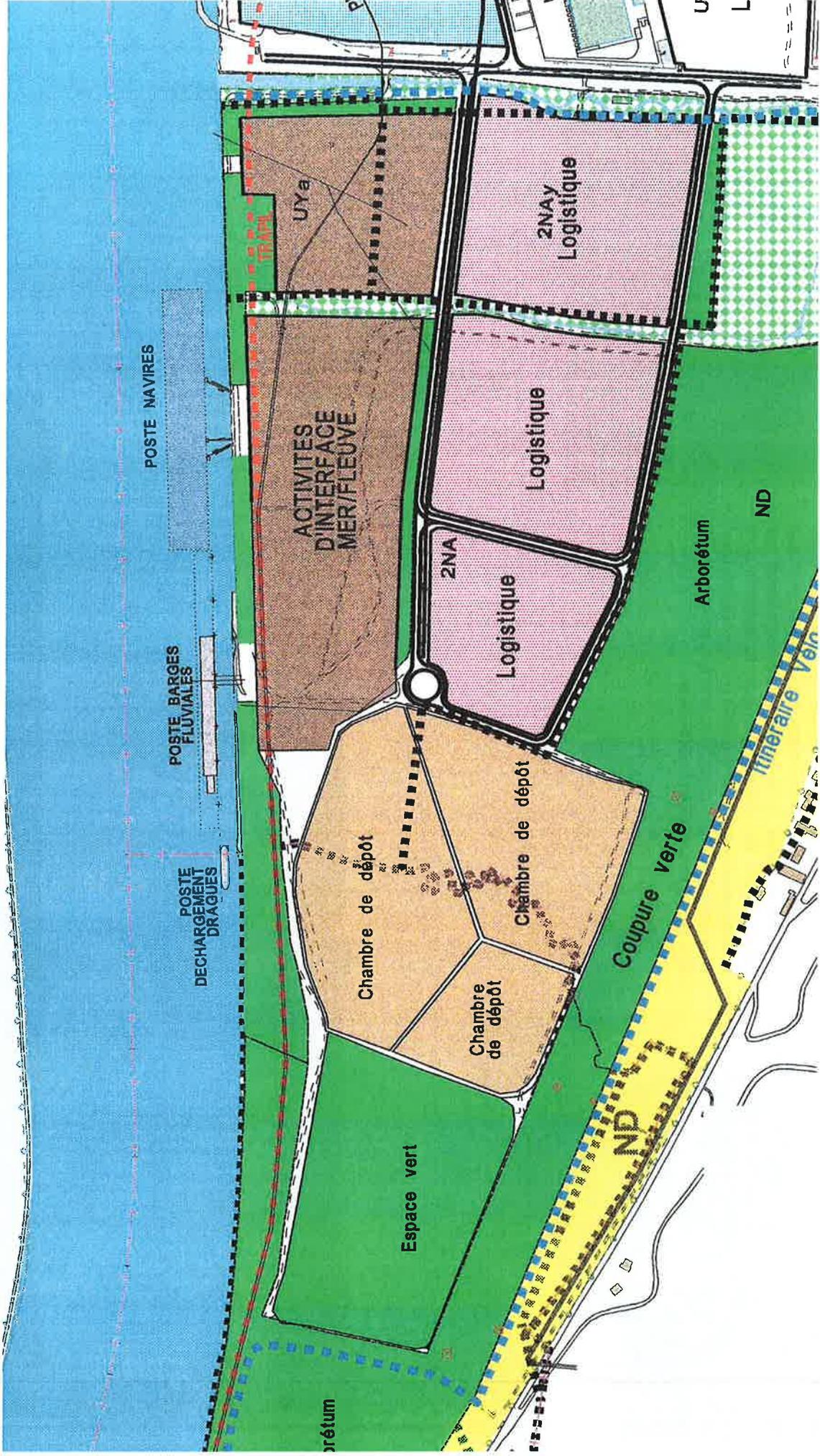
Le site est composé de deux casiers encadrés de digues et d'un bassin de décantation. La barge (appontement) située sur l'eau lors des phases d'exploitation du site, reçoit la drague qui refoule hydrauliquement les sédiments de dragage après apport d'eau supplémentaire pompée en Seine, dans les deux casiers de dépôt par l'intermédiaire de tuyaux. Les eaux de surverse sont ensuite acheminées vers le bassin de décantation avant rejet en Seine et les matériaux, une fois secs, peuvent être repris en vue de leur valorisation.



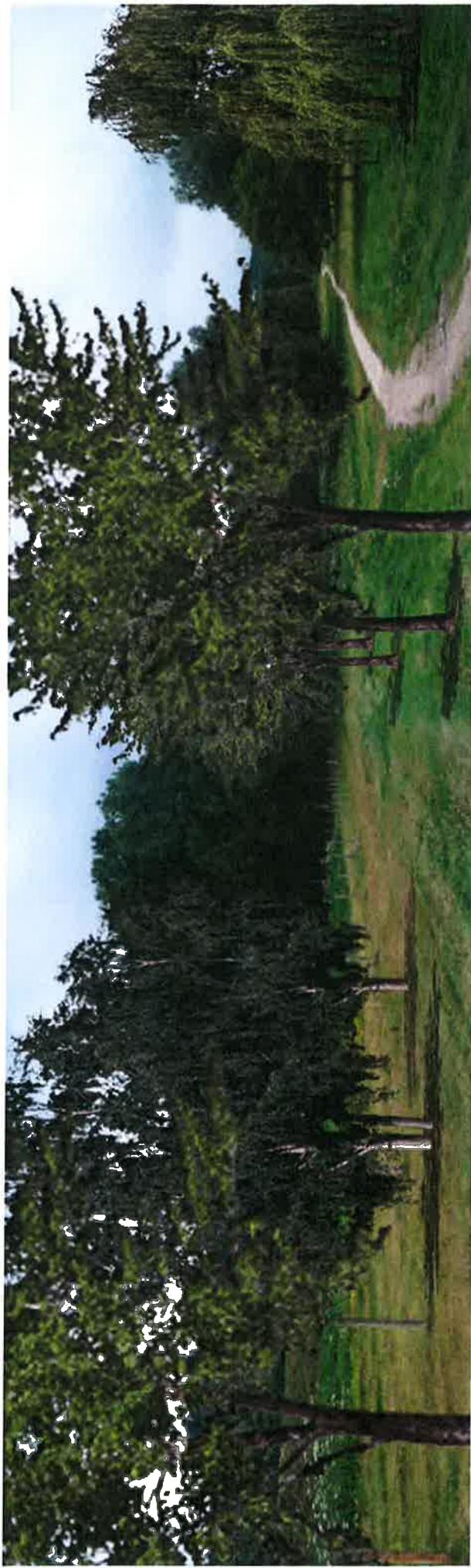
La configuration isolée du site par rapport aux constructions et aux réseaux, a permis l'établissement de « zones tampons » végétalisées, créant un écran visuel.

Présentation des intentions de projet :

Source : GPMR, Projet de plate-forme multi-modale RVSL aval, octobre 2007







**Aménagement des sites de transit de sédiments de dragage  
dans le cadre de l'amélioration des accès et de l'entretien du chenal de navigation**

**PHASE 2 : DEFINITION DES IMPACTS \_ MESURES COMPENSATOIRES ET D'ACCOMPAGNEMENT**

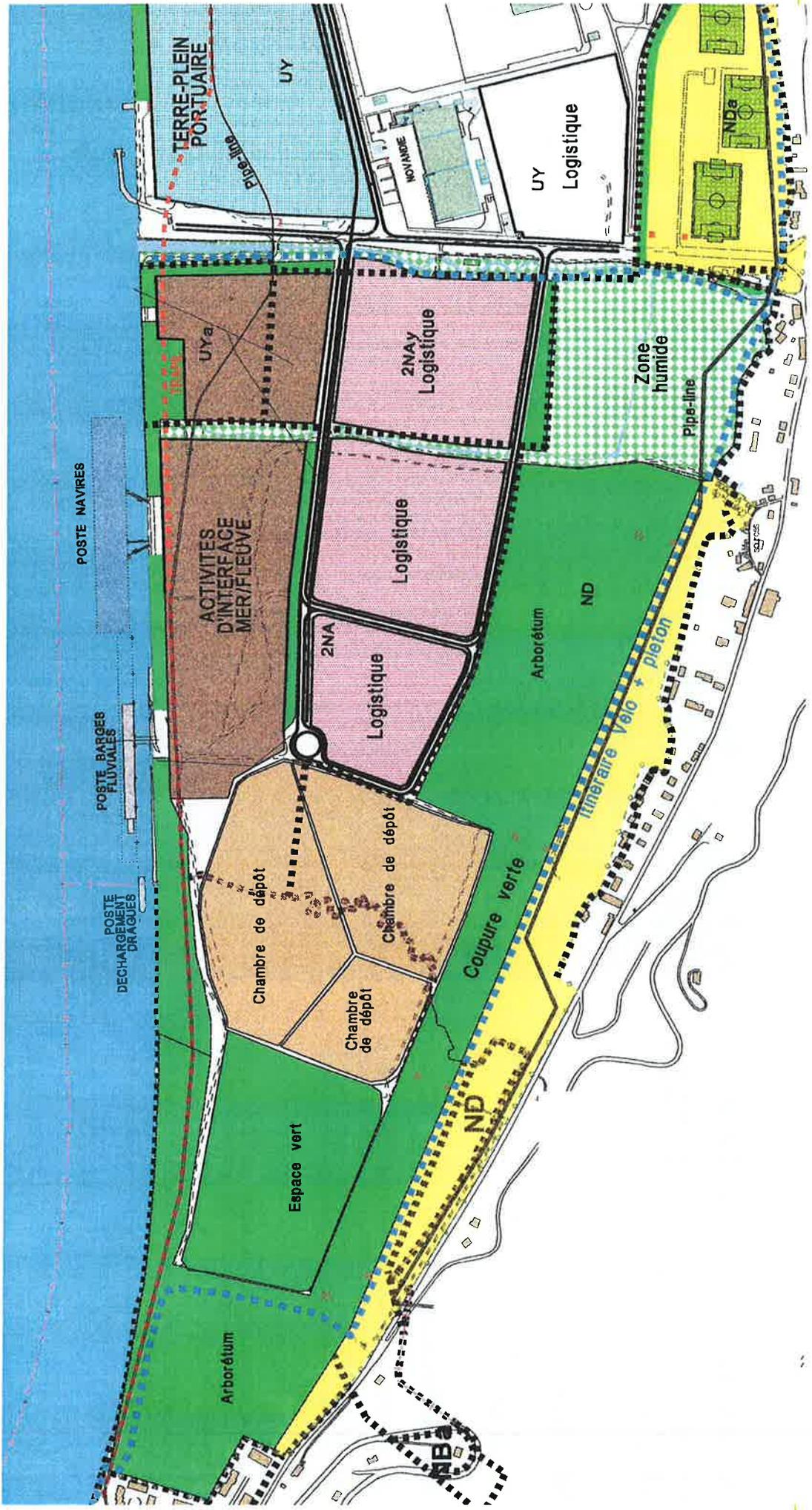
Maitre d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen  
Février 2010

## Rappel des conclusions du diagnostic

### Les Sensibilités paysagères du site

La configuration isolée du site par rapport aux zones habitées et aux réseaux viaires a permis l'établissement de « zones tampons » végétalisées, créant des écrans visuels tout autour du site et le rendant peu perceptible. Par contre, la réalisation de la plate forme multimodale de Moulieux inscrira le site au sein d'un environnement urbain. C'est dans le cadre de cette nouvelle situation que son intégration paysagère doit être repensée.

Source : GPMR, *Projet de plate-forme multi-modale RVSL aval*, octobre 2007



## **-PLAN DE SYNTHÈSE DES IMPACTS 1/5000e**

### **Le projet de réaménagement 1/5000e**

Le site exploité actuellement ne va pas être modifié. Seul un pont à bascule sera installé afin de peser les camions à l'entrée et à la sortie du site.

### **Les impacts du projet**

Le site existant restant le même, aucun impact visuel important n'est à signaler.

### **Mesures d'accompagnement**

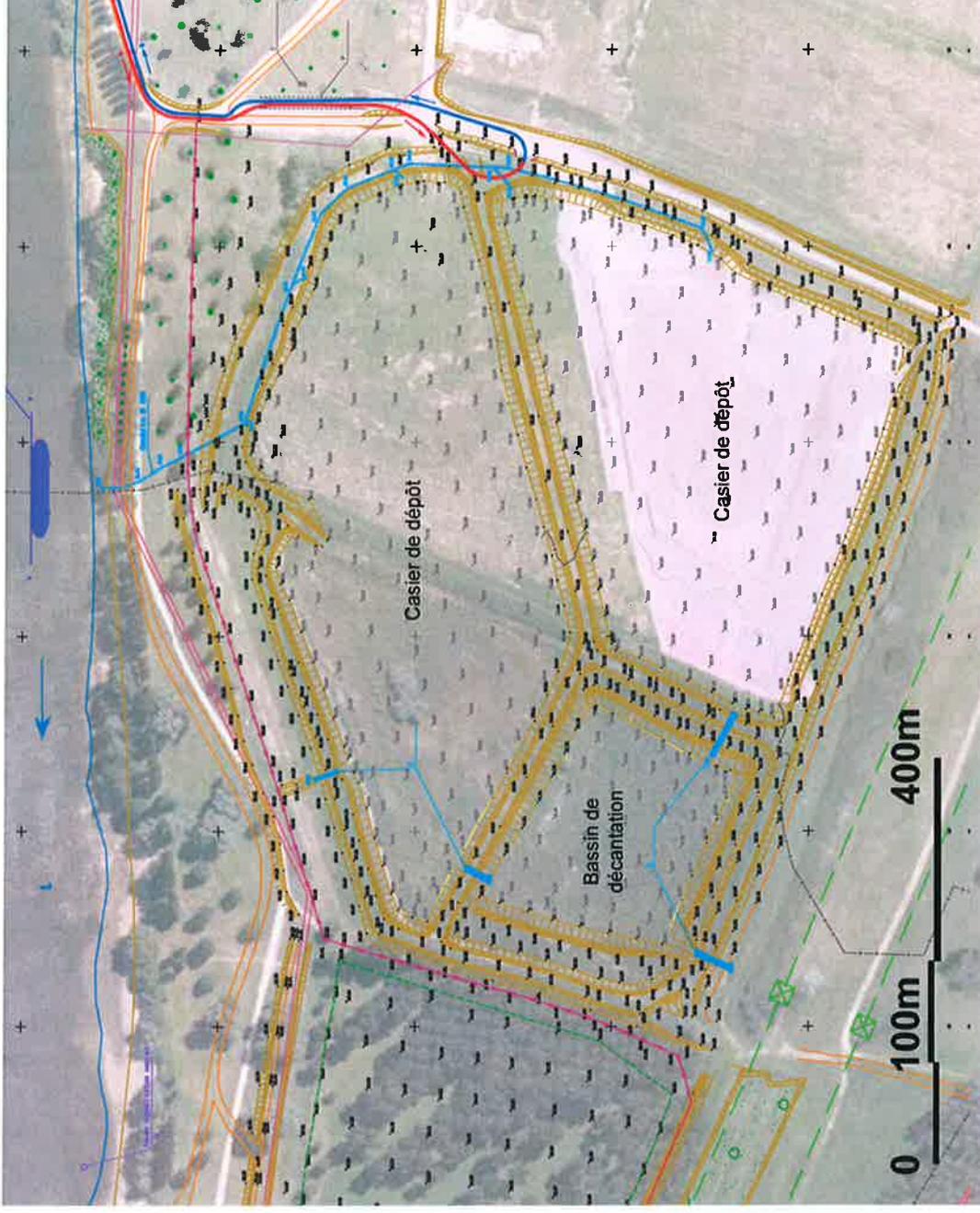
Les mesures que nous proposons visent à une meilleure intégration du site à la suite de la transformation de son environnement (réalisation de la plateforme multimodale). Les berges de la Seine étant déjà bien boisées, il n'est pas nécessaire de modifier leur aspect paysager.

#### **Objectifs :**

Assurer une insertion végétale progressive afin d'éviter un trop grand contraste entre la végétalisation de l'environnement et le cœur du site.

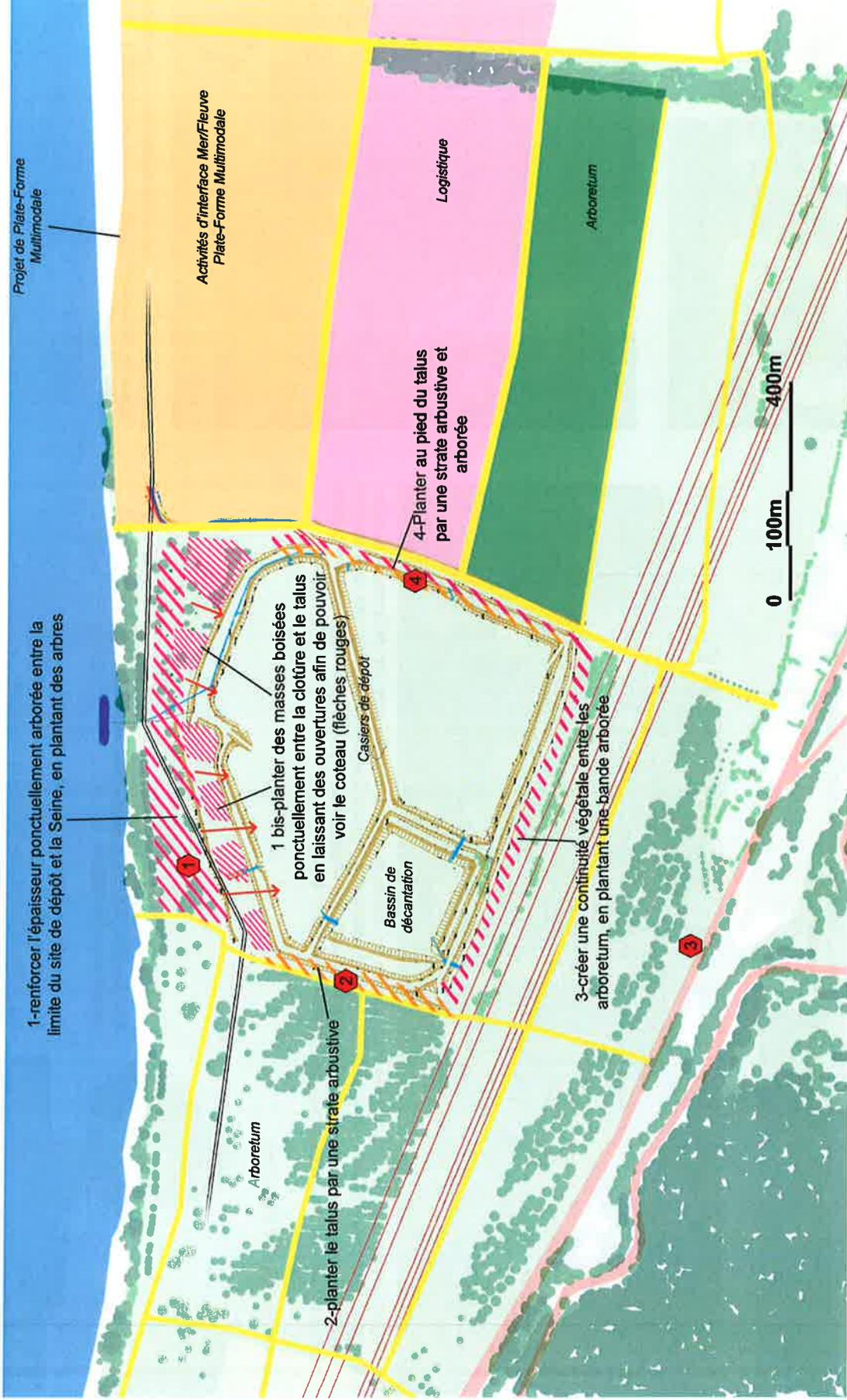
#### **Mesures :**

Planter les abords du site de manière adaptée à chaque limite (par des strates arbustives et/ou arborées) en fonction de son futur environnement urbain et paysager. Ces plantations se feront à l'extérieur du site, en arrière du fossé.



# -PLAN DE PRINCIPE DES MESURES COMPENSATOIRES EN PHASE DE FONCTIONNEMENT 1/5000e

(Plan établi avec en prenant en compte l'implantation future de la Plate-Forme Multimodale de Moulineaux)



## -CROQUIS DE PRINCIPE DE DÉTAIL : photomontage depuis le chemin longeant le site

### 1- LIMITE NORD



Etat existant

Etat existant : la limite nord du site de transit est assez ouverte et laisse souvent visible les talus et la clôture. Quelques arbres sont déjà plantés ça et là dans cette zone.



Etat projeté

Etat projeté : planter avec des arbres isolés la zone située au nord de la limite du site de transit, afin de renforcer le caractère végétal du site et limiter les impacts visuels sur les talus entourant les casiers. Des bouleaux, érables et saules pourront être utilisés. La zone située entre la clôture et le talus pourra être également plantée par des masses boisées entrecoupées d'espaces ouverts, permettant de profiter de la vue sur le coteau (1 bis)

### 2 et 4 - LIMITES EST ET OUEST



Etat existant : les limites est et ouest actuelles ne sont pas végétalisées.

Etat projeté : L'extérieur des talus pourraient être plantés afin de limiter les impacts visuels sur le site de transit, par frange à la fois arbusive et arborée, composée de saules, érables champêtres, noisetiers, aulnes...

### 3 - LIMITE SUD



Etat existant

Etat existant : depuis la RD67, les impacts visuels sur le site de transit sont faibles, dus à l'importance de la végétation.



Etat projeté

Etat projeté : la plantation d'une bande arborée permettrait de créer une continuité entre l'arboretum projeté à l'est et celui projeté à l'ouest. Ces arbres seraient plantés à l'extérieur des talus.