



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'élargissement de la porte de garde (sur une dérivation de la rivière Meuse) à Givet (Ardennes)**

**n°Ae: 2011- 21**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 8 juin 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'élargissement de la porte de garde de Givet dans les Ardennes.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Merrheim, Rouquès, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Jaillet, Vestur, M. Letourneux.

\*

\* \* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet des Ardennes par courrier du 14 mars 2011, reçu le 17 mars 2011, date retenue pour la réception du dossier complet.

Le projet étant établi par un service déconcentré relevant des attributions du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de département des Ardennes en date du 18 mai 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de la région Champagne-Ardenne (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) en date du 20 mai 2011.

Sur le rapport de Messieurs Denis CLÉMENT et Philippe LAGAUTERIE, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis suivant.

---

1 Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

Le projet d'ouvrir la Meuse à l'amont de Givet (Ardennes) à la navigation pour les bateaux de gabarit européen (1350 t), conduit à élargir la porte de garde de Givet (semblable à une porte d'écluse) du canal de dérivation de la Meuse desservant ce port et à élargir ce canal de quelques mètres. Ces travaux sont placés sous la maîtrise d'ouvrage de l'établissement public de l'État, Voies Navigables de France (VNF). L'élargissement de cette porte de garde à 18 m au lieu de 7,95 m actuellement, permettra l'arrivée de bateaux de grand gabarit (normes européennes) venant du nord pour le transport de matériaux ainsi que celui de passagers.

Cette porte n'est fermée qu'en période de crues alors que les débits de la Meuse atteignent environ 600 m<sup>3</sup> par seconde et a pour fonction essentielle de protéger des inondations le port ainsi que la ville de Givet.

Les enjeux qui apparaissent en matière d'environnement ou de santé sont forts en ce qui concerne les risques naturels (inondations), et relativement limités par ailleurs, s'agissant de travaux de remplacement très localisés et réalisés à sec après isolement de la partie de canal concernée.

L'étude d'impact présente un état des lieux approfondi et une prise en compte de l'environnement attentive dans la réalisation du projet, phase chantier comprise.

L'Ae recommande cependant :

- de compléter le dossier par la présentation et l'appréciation des impacts des deux programmes auxquels cette opération appartient (programme de développement du port de Givet et programme d'aménagement contre les crues de la Meuse à Givet) ;
- de décrire le fonctionnement hydraulique de l'ouvrage, d'en préciser les conditions d'utilisation en relation avec les autres ouvrages de protection existants, et de justifier les caractéristiques de l'ouvrage adoptées pour la protection des crues ;
- de présenter une évaluation des incidences au titre de Natura 2000.

## Avis détaillé

# 1 Contexte et présentation du projet

## 1.1 Contexte

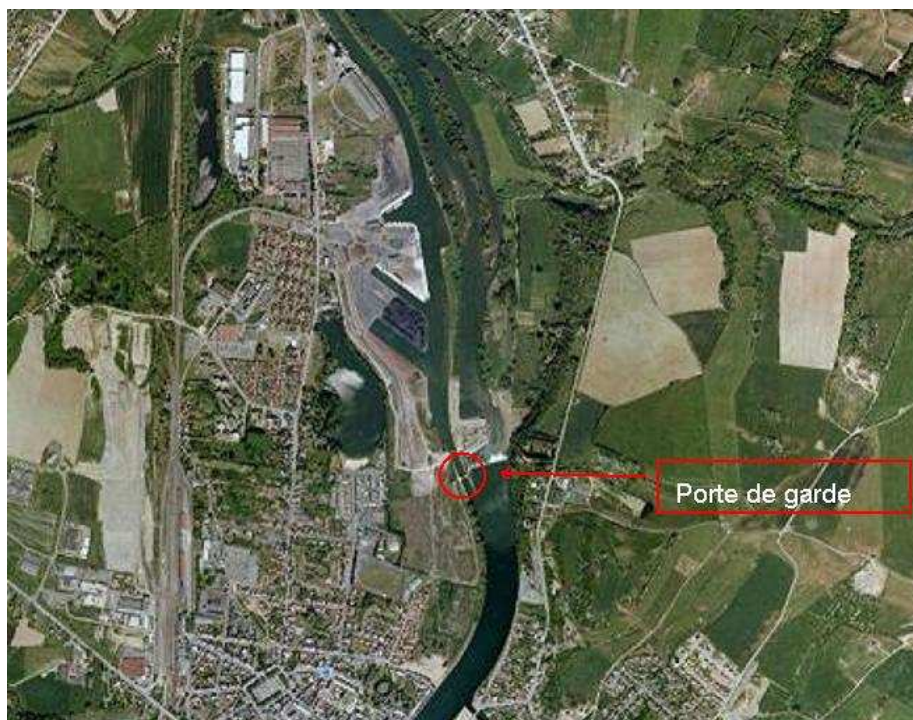
Le contrat de projets État-Région (CPER) Champagne-Ardenne 2007-2013 définit l'ouverture du port de Givet sur le réseau à grand gabarit européen et l'aménagement d'une plate-forme intermodale comme des étapes clés pour le développement du transport de marchandises dans la région.

Une convention d'application de ce CPER prévoit :

- l'élargissement de la porte de garde de Givet ;
- la création d'un quai pour les matériaux transportés en vrac en amont de Givet, ainsi qu'un bassin de virement pour les bateaux<sup>2</sup> ;
- la réalisation d'une étude de positionnement du port de Givet et de sa complémentarité avec Namur. Cette étude socio-économique est engagée sur le potentiel de la desserte de la plate-forme de façon à cerner comment elle peut s'intégrer dans une chaîne multimodale entre la France et la Belgique : flux, partage modal, diversification des produits transportés, conteneurs ;
- un programme d'investissement sur le port de Givet, en fonction des conclusions de l'étude précitée.

Le projet d'élargissement de la porte de garde est situé à l'aval immédiat de l'agglomération de Givet et doit assurer l'interconnexion du port de commerce avec la Meuse canalisée à grand gabarit. Mais il s'inscrit aussi dans un autre programme. "Ce projet est conçu en prenant en considération les travaux du programme d'aménagement de la Meuse à Givet réalisés dans le cadre de la lutte contre les crues de la rivière pour le compte de deux maîtres d'ouvrages (VNF et la ville de Givet) et en particulier, le projet de rehaussement de la digue située en rive gauche réalisé par la ville de Givet" (p. 6).

Ainsi, "la porte de garde fait partie intégrante de la digue de protection contre les inondations de Givet, classée en catégorie B par arrêté préfectoral du 16 janvier 2009 au titre de l'article R. 214-113 du code de l'environnement" (p. 11)<sup>3</sup>. Ces travaux ont déjà été réalisés en 2009 (p. 50).



Photographie aérienne faisant apparaître le port de Givet et le canal de dérivation de la Meuse le desservant avec la porte de garde à son entrée située à son extrémité sud

Le projet s'inscrit donc à la fois dans un programme de développement du port de Givet prévu au CPER et dans le dispositif de protection des crues de Givet dont les travaux ont déjà été réalisés.

**L'Ae recommande de compléter le dossier par l'appréciation des impacts de ces deux programmes<sup>4</sup>.**

<sup>2</sup> Zone permettant aux bateaux de faire demi-tour

<sup>3</sup> Ouvrage supérieur à un mètre de haut et protégeant 1 000 à 50 000 habitants

<sup>4</sup> Article R. 122-3 IV du code de l'environnement

## 1.2 Présentation du projet

Le gabarit des bateaux pouvant atteindre le port de Givet en remontant la Meuse depuis le nord (et notamment depuis la Belgique limitrophe de la commune) est aujourd'hui de 1 350 tonnes. En amont du port, au sud, le gabarit du réseau navigable est de type Freycinet, c'est-à-dire ne pouvant accueillir que des bateaux de 250 à 400 tonnes. L'élargissement de la porte de garde de Givet<sup>5</sup> qui est aujourd'hui large de 7,95 m, permettra aux bateaux de grand gabarit de remonter au-delà du port de Givet, au moins jusqu'à la carrière de Pierres bleues. L'exploitant de cette carrière pourra ainsi développer le volume de marchandises véhiculé par bateaux par un chargement direct au quai de la carrière, ce qui devrait ainsi libérer de l'espace sur le port de Givet pour le développement d'autres filières et supprimer environ la rotation de 3 000 camions par an (p. 16). De plus, le développement du tourisme fluvial sera favorisé, avec notamment la possibilité de faire séjourner au centre-même de Givet des bateaux de grand gabarit venant de Belgique et transportant des passagers.

Le projet, porté par Voies Navigables de France (VNF), prévoit :

- de construire une nouvelle porte de garde d'une largeur de 18 m, située 5 mètres en aval (au nord) de la porte actuelle ;
- de remplacer le siphon existant situé sous la porte de garde par un nouvel ouvrage ;
- d'aménager sur environ 120 mètres la section navigable modifiée pour permettre un tirant d'eau de 3 m de profondeur et une largeur d'au moins 18 mètres en extrayant environ 1 000 m<sup>3</sup> de sédiments ;
- de démonter l'ancienne porte et d'évacuer les déchets.



*Porte de garde de Givet actuelle, vue depuis l'amont (extrémité sud du canal de dérivation)*

## 2 Procédures relatives au projet

Le montant des travaux prévus est estimé à 3 538 000 € TTC. De par la nature des travaux, une enquête publique est nécessaire<sup>6</sup> ainsi qu'une demande d'autorisation au titre de l'article R. 214-6 du code de l'environnement. L'étude d'impact présentée dans le dossier est établie pour satisfaire à ces exigences.

Si les zones Natura 2000 et leurs caractéristiques sont bien évoquées dans l'état initial de l'étude d'impact, en revanche les impacts possibles du projet sur ces zones ne font pas la suite pas l'objet des développements minimum démontrant qu'ils ne sont pas susceptibles d'affecter de manière significative ces sites.

**L'Ae recommande de compléter le dossier par une évaluation des incidences Natura 2000 conforme aux articles R 414-19 à R 414-26 du code de l'environnement, qui peut être intégrée ou non à l'étude d'impact elle-même.**

5 Cette porte n'est fermée qu'en période de crues alors que les débits de la Meuse atteignent environ 600 m<sup>3</sup> par seconde et a pour fonction essentielle de protéger des inondations le port ainsi que la ville de Givet

6 Article R. 123-1 12° du code de l'environnement

## 3 Analyse de l'étude d'impact

### 3.1 État initial

La description de l'état initial représente une partie importante de l'étude d'impact. Cette partie a bénéficié des données nombreuses déjà recueillies à l'occasion du remplacement récent du barrage des quatre Cheminées situé à proximité immédiate du projet.

Les ouvrages existants sont également décrits.

Alors que les enjeux environnementaux sur un tel projet de remplacement de la porte de garde apparaissent relativement faibles en matière de biodiversité et de paysage, les données sur ce thème sont très développées. En revanche, alors qu'ils sont très forts dans le domaine des risques naturels d'inondation (la fonction-même de la porte de garde étant d'intervenir en cas de crue), les explications sont très limitées sur l'ensemble du dispositif local de lutte contre les crues et sur le rôle qu'y joue la porte de garde (seules sont présentées les zones inondables du secteur, à partir des cartes extraites de l'atlas des zones inondables de la Meuse et du plan de prévention inondation de la Meuse aval). Surtout, ce nouvel aménagement n'est pas replacé dans l'ensemble des travaux de protection contre les inondations qui ont été effectués en 2009.

***L'Ae recommande de préciser dans l'étude d'impact la fonction de la porte de garde dans le dispositif général de protection contre les inondations.***

Pour le reste, l'Ae n'a pas de remarque majeure, sauf à rappeler que le SEQ-EAU<sup>7</sup> ne doit plus être utilisé pour fixer la qualité des cours d'eau. Celle-ci doit désormais être estimée par rapport aux arrêtés des 25 janvier et 8 juillet 2010.

### 3.2 Aménagements projetés et raisons du choix

Les aménagements projetés font l'objet d'une description précise qui détaille les différentes étapes des travaux. Il est notamment prévu une mise à sec de la zone de travaux avec la réalisation de batardeaux en terre, en amont et en aval de cette zone, et avec un pompage des eaux entre les deux.

Dans la description des ouvrages (pages 138-139 notamment), ***l'Ae recommande, pour une bonne compréhension par le public, d'expliquer les termes techniques utilisés*** (vantaux, chardonnets, enclaves de portes, bajoyers...) et de les illustrer sur un schéma.

Deux analyses sur 3 effectuées sur les sédiments situés dans le chenal de navigation présentent des concentrations en zinc supérieures aux niveaux fixés par l'arrêté du 9 août 2006, ce qui interdit une évacuation des sédiments en centre d'enfouissement technique de classe 3 (déchets inertes). Pourtant, l'hypothèse d'évacuation en décharge de classe 3 de ces sédiments ressuyés semble envisagée par le maître d'ouvrage.

***L'Ae recommande d'anticiper l'évacuation d'au moins une partie des sédiments en décharge de classe 2 et en tout état de cause d'effectuer des analyses sur l'ensemble des sédiments issus du dragage du chenal pour orienter leur évacuation.***

Les raisons du choix du projet sont exprimées sur une page (p.172) de façon très succincte. L'étude d'autres solutions d'aménagement - faite pour la porte et les protections de berges - est évoquée, mais ces solutions ne sont pas décrites.

Il est précisé que la cote (altitudinale) de la nouvelle porte sera établie à 103,07 m NGF<sup>8</sup> (celle de la porte actuelle étant de 102,93). Les cotes des nouvelles protections de berge sont également indiquées. En revanche (cette remarque rejoignant celle qui est faite au chapitre précédent 3.1), ces valeurs ne sont pas expliquées par rapport à l'ensemble des équipements de lutte contre les crues de la zone, notamment par rapport aux travaux de renforcement de la digue du port de Givet récemment réalisés dans le cadre du programme d'intérêt général de lutte contre les inondations de la Meuse.

***L'Ae recommande de présenter la justification du choix du projet et de ses caractéristiques par rapport au thème de l'hydraulique et des risques naturels d'inondation, et de décrire les impacts positifs du projet sur ce thème.***

---

7 Système d'évaluation de la qualité des cours d'eau

8 NGF : cote utilisée pour le nivellement général de la France

### **3.3 Analyse des impacts (autres que sur les risques inondation) et des mesures de réduction d'impact**

Les différents impacts du projet sur l'environnement (autres que sur les risques inondation) sont décrits et relativement limités en raison de la nature des travaux (remplacement d'un ouvrage existant, travail à sec entre les batardeaux) et de leur localisation.

Il est à noter une perspective de baisse significative du trafic local de camions (3 000 camions par an) liée à la future desserte fluviale de la carrière de Pierres bleues par des bateaux de grand gabarit.

Les mesures de réduction d'impact prises (sur les effets permanents ou temporaires) n'appellent pas d'observations particulières, si ce n'est qu'il serait souhaitable d'apporter des précisions concernant les accès et circulations en phase chantier pour s'assurer que l'impact sur les espèces protégées recensées à proximité du site (lézards des murailles et hirondelle des rivages en particulier) est maîtrisé.

La nécessité de présenter une évaluation des incidences Natura 2000 conforme au code de l'environnement a été évoquée au chapitre 2.

On peut estimer que l'aménagement du nouveau chenal de navigation sur environ 120 m aura un impact positif après travaux, car il utilise des techniques douces, notamment la mise en place de macrophytes sur la risberme ouest avec pente douce qui jouera un rôle épurateur et de zone de nurserie pour certaines espèces.

### **3.4 Résumé non technique**

Le résumé non technique présenté ne comprend pas tous les chapitres prévus par l'article R.122-3 du code de l'environnement, et il doit pouvoir se lire de manière indépendante du rapport d'étude d'impact.

***L'Ae recommande de le compléter par les chapitres manquants, d'y adjoindre les cartes utiles à une bonne compréhension du projet, et de prendre en compte les compléments qui auront pu être apportés à l'étude d'impact.***

*Carte de situation générale de Givet*

