



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'installation de transit des sédiments de dragage de Port-Jérôme, commune de Lillebonne (Seine Maritime)

n°Ae: 2012-37

Avis établi lors de la séance du 25 Juillet 2012 - n° d'enregistrement : 008430-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 25 juillet 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de « l'installation de transit des sédiments de dragage de Port-Jérôme (commune de Lillebonne), dossier d'autorisation au titre des ICPE² », présenté par le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfeld, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Ullmann, 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 Rauzy, Vestur, MM. Lagauterie, Letourneux, Schmit.

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier de « l'installation de transit des sédiments de dragage de Port-Jérôme (commune de Lillebonne), dossier d'autorisation au titre des ICPE² », par courrier 7 juin 2012 du préfet de la Seine-Maritime. Elle en a accusé réception le 12 juin 2012.

Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle 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 sous trois mois.

Par courrier en date du 13 juin 2012, l'Ae a consulté le ministère chargé de la santé, le préfet de la Seine-Maritime, au titre de ses compétences en matière d'environnement, et le préfet maritime de la Manche-Mer du Nord.

Elle a pris en compte l'avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie en date du 23 mai 2012, et celui de la direction départementale des territoires et de la mer de Seine-maritime en date du 11 juillet 2012.

Sur le rapport de MM. Christian Barthod et Alain Féménias, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae

² Installation classée pour la protection de l'environnement

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par l'établissement public Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) porte sur une installation de transit des sédiments de dragage du chenal de navigation de la Seine aval, pour laquelle il est demandé une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). S'agissant d'un site de dépôt actuellement en activité, les travaux consistent en un aménagement limité à quelques infrastructures strictement liées à la reprise des matériaux après ressuyage (mise en place de deux ponts bascule, installation d'une cabine de pesée, création d'un parking et d'une base de vie, et raccordement sur la RD 173) sur une ancienne chambre de dépôts de sédiments de dragage, d'une surface de 11 ha.

Il s'agit du deuxième dossier d'un programme de six installations de transit soumis à l'avis de l'Ae.

L'étude d'impact est globalement de qualité et les impacts du projet en lui-même sur l'environnement sont limités. La plupart des recommandations faites par l'Ae sur le premier dossier déposé ont été prises en compte (site de Honfleur-La Rivière Saint-Sauveur, avis n°2011-91 du 22 février 2012).

Pour apprécier les impacts positifs et négatifs du projet (dossier lié au changement de statut juridique, du fait de la reprise des sédiments, d'une installation de dépôt en fonctionnement) sur les caractéristiques physico-chimiques et biologiques de la basse vallée de la Seine et de l'estuaire, l'Ae a tenu compte :

- du fait qu'actuellement comme pour le futur, les polluants dans les eaux revenant à la Seine (après ressuyage des sédiments de dragage) proviennent exclusivement de la Seine (eau et matériaux dragués), même s'il ne peut être exclu que le dragage et les modalités de transfert des sédiments depuis la drague jusque sur les casiers conduisent à une remise en solution de substances piégées dans les sédiments ;
- de la contribution du projet à la réduction des clapages³ en mer des sédiments de dragage (issus d'opérations indispensables au bon fonctionnement du port de Rouen) qui interfèrent avec le fonctionnement estuarien.

Outre quelques suggestions d'amélioration de la forme du dossier, l'Ae recommande notamment :

- de présenter de façon concise les types d'impacts liés aux cinq autres sites, afin de justifier la conclusion sur l'aspect purement local des impacts ;
- de définir avec le service chargé de la police de l'eau les modalités d'une caractérisation des eaux revenant à la Seine, adaptée aux spécificités du présent projet, et du suivi des résultats des analyses ;
- de compléter l'étude d'impact par l'examen, dans l'état actuel des connaissances, des risques liés à la circulation de camions supplémentaires sur la RD 101, en invitant le maître d'ouvrage à préciser ses intentions.

L'Ae a formulé dans l'avis détaillé ci-joint d'autres recommandations plus ponctuelles.

³ Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer des substances (généralement, déchets ou produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.

Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

1.1 Le projet et ses finalités :

Le projet présenté par l'établissement public Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) porte sur une installation de transit des sédiments de dragage du chenal de navigation de la Seine aval, actuellement en activité comme chambre de dépôt, sur la commune de Lillebonne, au lieu-dit Port-Jérôme, pour laquelle il est demandé une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'installation est située à 30 km à l'amont de l'embouchure de la Seine au Havre. Elle a vocation à recevoir les matériaux sableux et sablo-graveleux issus du dragage de la Seine entre le Pont de Normandie (à l'aval, pk⁴ 353) et Vatteville-la-Rue (à l'amont, pk 312).



Les travaux mentionnés consistent en l'aménagement d'infrastructures (mise en place de deux ponts bascule, installation d'une cabine de pesée, création d'un parking et d'une base de vie⁵, et raccordement sur la RD 173⁶) sur le site d'une chambre de dépôts de sédiments de dragage, mise en service en 1970 et en activité, d'une surface totale d'environ 11 ha (environ 7 ha occupés par les deux casiers et par le bassin de décantation) et d'une capacité de stockage maximale de 300 000 m³. Il existe déjà deux ducs d'Albe⁷ permettant l'accostage de la drague habituelle du GPMR qui transportera les matériaux issus des dragages d'entretien du chenal de navigation. Même si le raccordement est prévu via une plateforme existante sans enjeu environnemental particulier et appartenant au GPMR, ***l'Ae recommande d'inscrire explicitement le raccordement à la RD 173 parmi les travaux, et de compléter la description du projet par la mention du parking et de la base de vie.***

4 Pk : point kilométrique

5 Des installations sanitaires pour le personnel seront aménagées, sans qu'elles soient portées sur les plans fournis (mention est faite dans la pièce N°8 du dossier relative à l'hygiène et la sécurité du personnel, de « toilettes sèches » et de l'usage de « véhicules de service (camionnettes) équipées de chauffage et d'agencement d'un coin-repas »).

6 Le raccordement existant sur la RD110 se fait par un chemin empierré et ne nécessite pas de travaux ; les deux raccordements permettront d'organiser un circuit.

7 Dans le vocabulaire maritime un duc-d'Albe (ou dolphin) consiste en des pilotis (poteaux de bois, tubes d'acier, blocs de ciment) ancrés dans le fond des bassins ou des chenaux, sur lequel un bateau peut s'amarrer ou s'appuyer. La drague de grande capacité qui travaille au projet d'amélioration des accès au port de Rouen n'a pas besoin de nouvelles installations d'accostage, et se fixe par ancrage.



L'accès des bateaux⁸ au port de Rouen nécessite un dragage régulier du chenal d'accès, et le présent projet d'installation de transit vise notamment à valoriser chaque année environ 50 000 m³ de sédiments dragués sur la partie moyenne du chenal. Ceux-ci comportent une part importante de matériaux de granulométrie compatible avec les utilisations dans le secteur du bâtiment ou des travaux publics. Par ailleurs, le projet d'amélioration⁹ des accès maritimes du port de Rouen (cf. avis de l'Ae n°2010-41 du 10 novembre 2010) conduit également à envisager la valorisation ponctuelle sur le présent site de 550 000 m³ issus des dragages du chenal, et destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics. Depuis l'enquête publique, l'enjeu de ce site pour le projet d'amélioration des accès au port de Rouen a été revalorisé (de 430 000 à 550 000 m³), suite à l'abandon du projet d'installation de transit sur le site de Vatteville-la-Rue.

En l'absence de telles installations de transit, l'ensemble des matériaux de dragage aurait vocation à être clapé sur un site marin au large de l'estuaire de la Seine, actuellement le site du Kannik, prochainement le site du Machu (expérimentations en cours) ou le site d'Octeville.

Les aménagements ont vocation à être opérationnels dès que possible, les travaux de dragage en vue de l'amélioration des accès maritimes au port de Rouen ayant déjà commencé. Le coût des aménagements à effectuer n'est pas précisé, et mériterait de l'être. ***L'Ae recommande d'apporter les précisions relatives aux coûts des aménagements à effectuer.***

8 Des vraquiers (navires destinés au transport de marchandise en vrac) de type Handymax (chargement maximal emporté de 35 000 à 50 000 tonnes)

9 Tirant d'eau de 11,70 mètres à la montée vers Rouen et 11,30 mètres à la descente. Les travaux d'arasement des points hauts du chenal de navigation, pour en augmenter le tirant d'eau d'un mètre, sont estimés conduire à un volume à draguer de 6 millions de m³.

1.2 Contexte du projet

L'ensemble de l'estuaire¹⁰ de la Seine est une zone écologiquement sensible, d'enjeu communautaire, marquée par la présence de très importants sites Natura 2000¹¹ dont le bon état de conservation suppose le maintien de la fonctionnalité écologique estuarienne. Le site de l'installation de transit est situé en rive droite, juste à l'amont du pont de Tancarville, et a vocation à recevoir des produits de dragage issus d'une zone située :

- majoritairement dans l'estuaire moyen, entre Vieux-Port (pk 325) et Honfleur (pk 355), marqué par un gradient de salinité (mélange des eaux douces et marines) et par le bouchon vaseux¹². Sous l'influence de la marée et des cycles hydrologiques étiage/crue, des alternances de phases de dépôt/érosion des sédiments fins ont lieu à différentes échelles de temps (journalière, annuelle). Les vasières latérales soumises aux variations de marée et de salinité abritent une faune et une flore adaptée à ces conditions typiquement estuariennes. L'impact des aménagements portuaires sur l'évolution et le fonctionnement du lit mineur et les zones connexes y est important ;
- secondairement dans l'estuaire amont, ou estuaire fluvial, s'étend de Poses (pk 202) à Vieux-Port (pk 325). C'est la zone d'eau douce soumise à la marée, où l'hydrodynamisme fluvial domine. Il s'agit présentement d'un secteur corseté par des digues, parcouru par un chenal de navigation au gabarit maritime et marqué par une alternance entre zones d'activité économiques fortes et coupures vertes.

Pour aller dans la direction d'une réduction aussi forte que possible des clapages en mer qui interfèrent avec le fonctionnement estuarien, le GPMR s'engage dans une politique de requalification de six sites de dépôt existants en six¹³ installations de transit des matériaux de dragage permettant la valorisation, dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, d'une partie des sédiments de dragage, sans pouvoir couvrir les surcoûts d'une telle option se substituant au clapage moins coûteux. Le présent dossier est le second d'une série de six, et le premier situé sur le territoire de la région Haute-Normandie, quatre autres étant également situés en Haute-Normandie et le dernier en Basse-Normandie (site de Honfleur-La Rivière-Saint-Sauveur : cf. l'avis délibéré de l'Ae n°2011-31 du 22 février 2012). Sans préjuger des dragages d'entretien, les six installations de transit ont ainsi vocation à accueillir 2 millions de m³ de sédiments dragués sur les 6 millions¹⁴ découlant du projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen. L'Ae note que deux autres dossiers ont été récemment déposés par le GPMR auprès du préfet de Haute-Normandie (DREAL), mais non encore transmis à l'Ae, et qu'un certain nombre d'observations portant sur le présent dossier pourront, le cas échéant, intéresser les quatre autres dossiers qui n'ont pas encore fait l'objet d'un avis de l'Ae.

Les terminaux portuaires de Port-Jérôme-Radicatel ont accueilli en 2010 près de 6,9 millions de tonnes de marchandises (vrac liquide, produits pétroliers et biocarburants). Ils suscitent le développement à proximité de nouvelles zones d'activité (Port-Jérôme 2 et 3), nécessitant d'importants remblais.

10 Un estuaire est défini par la zone d'influence de la marée dynamique sur un cours d'eau. Pour la Seine, il est délimité par le barrage de Poses en amont (barrage le plus en aval sur la Seine), et la partie orientale de la baie de Seine en aval. Latéralement, l'estuaire inclut le lit majeur du cours d'eau, notamment les berges et les zones humides connexes, ainsi que la frange littorale et la zone maritime proche. Le bassin-versant de l'estuaire (territoire qui recueille les eaux de ruissellement et d'infiltration alimentant la partie estuarienne de la Seine) s'étend sur une superficie de 11 000 km² répartie sur les régions Haute-Normandie et Basse-Normandie. L'estuaire de la Seine peut être découpé en trois zones aux caractéristiques différentes : l'estuaire amont, l'estuaire moyen, l'estuaire aval.

11 Réseau européen de sites constitué en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire.

12 zone de turbidité maximale particulière aux estuaires, comprise entre des eaux douces peu chargées en matières de suspension à l'amont et les eaux salées marines. Sa situation n'est pas stable car il évolue au gré des conditions hydrologiques (débits, cycles de marée).

13 d'aval en amont : Honfleur (La Rivière-Saint-Sauveur) : 250 000 m³ sur 6,75 ha ; Port-Jérôme (Lillebonne) : 300 000 m³ sur 7 ha ; Saint-Léonard (Saint-Aubin-sur-Quillebeuf) : 110 000 m³ sur 3,6 ha ; Saint-Wandrille-Rançon : 100 000 m³ sur 6 ha ; Jumièges : 120 000 m³ sur 4,5 ha ; Moulineaux-La Bouille : 350 000 m³ sur 15 ha. La capacité totale instantanée des six sites de transit sera donc de 1,130 millions de m³ sur environ 43 ha.

14 Pour les 4 millions de m³ restants, 2,5 millions de m³ seront immergés sur le site du Kannik et 1,5 millions de m³ (sédiments les plus fins issus des dragages sur la partie amont) seront mobilisés pour un réaménagement paysager par comblement d'une ballastière et création d'une zone humide.

Les sédiments transitant sur le site de Port-Jérôme ont a priori vocation à être utilisés dans les grands terrassements nécessaires pour l'opération d'aménagement de Port-Jérôme 2 (zone logistique, industrielle et tertiaire, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes Caux-Vallée de la Seine), sur environ 250 ha, à proximité immédiate en aval de l'installation de transit. Dans un second temps, l'opération de Port-Jérôme 3 (zone logistique, industrielle et tertiaire, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes Caux-Vallée de la Seine, au stade des études de faisabilité), sur 200 à 300 ha, à proximité immédiate en amont de l'installation de transit, pourrait également offrir des opportunités de débouchés. Si les destinations des sédiments sont bien celles-là, les distances de transports par camions seront limitées, ce qui influencerait positivement sur l'impact environnemental de l'opération (émission de gaz à effet de serre et impact sur la circulation).

Les raisons techniques expliquant pourquoi les analyses correspondant aux 41 substances prioritaires de la directive cadre sur l'eau (DCE) n'ont été faites que sur un seul échantillon, prélevé par ailleurs dans l'estuaire, méritent d'être précisées. La présentation des données relatives aux sédiments des dragages réguliers mériterait d'être complétée par la dispersion des données issues des campagnes de mesures faites chaque année depuis au moins 2006 (pour vérifier le respect de l'arrêté préfectoral autorisant le clapage des sédiments issus des dragages ordinaires). ***L'Ae recommande de compléter dans ce sens la présentation des mesures caractérisant les sédiments.***

Dès lors que les sédiments satisfont à des normes de qualité chimiques sur la base d'une grille de référence dont le choix est justifié dans l'étude d'impact, et que le secteur du bâtiment et des travaux publics les considère aptes à l'emploi, l'Ae estime que l'étude d'impact n'a pas à caractériser finement les matériaux dans l'objectif de se prononcer sur le classement en déchets non dangereux non inertes, qui conditionne la possibilité ou non de leur usage comme remblais dans la construction ou comme couches de forme d'infrastructures routières. Il appartient en effet à l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation au GPMR au titre des ICPE, d'accompagner, le cas échéant, son autorisation de conditions d'emploi de ces matériaux¹⁵.

1.3 Programme d'opérations auquel appartient le présent projet

L'Ae prend note que le maître d'ouvrage présente les six projets annoncés d'installations de transit comme faisant l'objet d'un programme unique, le chapitre 6.5 de l'étude d'impact s'efforçant de présenter globalement leurs impacts en terme de bruit, de trafic routier et de qualité des eaux de la Seine, sans prendre néanmoins en compte les impacts cumulés sur la faune et la flore. En fait le chapitre 6.5 susmentionné conclut au fait que les incidences des six installations de transit sont essentiellement locales et ne peuvent donc être cumulées, sans que le caractère général de la démonstration puisse être considéré comme parfaitement convaincant, compte tenu de l'absence d'information sur les autres sites et leurs éventuelles sensibilités au regard des différents impacts possibles (faune, flore, bruit, trafic, ...). L'Ae a pris note que les cinq autres sites font bien l'objet (au point 6.2.1.2.2) d'une courte présentation, comme recommandé par son avis sur l'installation de transit de Honfleur, mais constate que cette présentation ne donne aucun élément permettant de caractériser succinctement les types d'impacts propres à chaque site, dans la logique du chapitre 6.5. ***L'Ae recommande de présenter de façon concise les types d'impacts liés aux cinq autres sites, afin de justifier la conclusion sur l'aspect purement local des impacts.***

L'Ae s'est néanmoins interrogée sur les limites du programme d'opérations dont relève le présent projet. La définition d'un éventuel programme plus vaste d'opérations fonctionnellement liées avec le présent projet, au sens du code de l'environnement (article R.122-3 IV), est en effet particulièrement complexe dans le cas présent. En effet s'il est incontestable que le présent site (comme les cinq autres sites mentionnés au point 1.2) accueillera des matériaux issus du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen, l'évacuation de ces mêmes matériaux aurait pu, techniquement et en droit, être menée en recourant au seul

15 Cf. le guide méthodologique, publié en mars 2011, par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le SETRA (Service d'étude sur les transports, les routes et les aménagements), relatif à l'acceptabilité de matériaux alternatifs en technique routière.

clapage des sédiments dragués. C'est un libre choix¹⁶ du GPMR qui prévoit d'utiliser les six sites de transit des sédiments de dragage dans une stratégie plus favorable à l'environnement (réemploi des matériaux de dragage), sans qu'il soit pour autant possible d'envisager de mettre fin aux clapages (actuellement sur le site du Kannik, à partir de 2014 sur le site du Machu¹⁷ ou sur celui d'Octeville¹⁸).

Le volume des sédiments à draguer étant déterminé par les capacités des sites et par les contraintes¹⁹ du GPMR, il doit nécessairement être réparti entre les six installations de transit, le dépôt en ballastière (expérimentation en cours à Yville pour les matériaux les plus vaseux) et les lieux actuels ou envisagés pour le clapage en mer (Kannik, Machu ou Octeville). Par ailleurs il est raisonnable de considérer que c'est bien le « système proposé par le GPMR », prenant en compte l'ensemble de ces opérations, qui détermine le niveau d'impact sur l'écosystème estuarien : chacune de ces opérations n'est pas facilement analysable en terme d'impact environnemental sans prendre en compte toutes les autres.

2 Les procédures

Il s'agit d'une étude d'impact réalisée au titre d'une enquête publique régie par les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement.

Rappel : le dossier ayant été déposé avant le 1^{er} juin 2012 auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation ou d'exécution, les dispositions du code de l'environnement visées sont celles antérieures à l'entrée en vigueur du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

La demande d'autorisation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) vise la création d'une « installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux non inertes » (rubrique n°2716), supérieure à 1000 m³. Le choix de cette rubrique²⁰ suppose néanmoins de justifier que la valorisation des sédiments est envisageable dans un délai inférieur à 3 ans, ce qui semble bien être le cas selon les informations orales recueillies par les rapporteurs. ***L'Ae recommande de préciser le cahier des charges de la reprise des sédiments, notamment en terme de délai minimal (prenant en compte la nécessité de garantir une concentration en MES de 150 g/l dans les rejets dans la Seine) et maximal escompté à partir du stockage.***

La prise en compte de l'antériorité de la chambre de dépôt de Lillebonne par rapport à la loi sur l'eau et les milieux aquatiques de 2005 a été entérinée le 18 mars 2008, ce qui exonère le projet du dépôt en parallèle d'une demande d'autorisation de dépôt de sédiments au titre de la loi sur l'eau. Néanmoins au titre d'autres rubriques de la loi sur l'eau, le dossier ICPE comporte également quelques demandes complémentaires d'autorisations ou de déclaration, qui portent sur des rejets dans les eaux douces superficielles d'un débit maximal de 6 000 m³/j (rubrique 2.2.1.0, avec un niveau relevant présentement de la déclaration), avec une

16 Néanmoins la page 196 fait mention d'une « obligation fixée par l'Etat de valoriser les matériaux de dragage », sans en expliciter la source et les modalités.

17 Une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour l'immersion de sédiments de dragage d'entretien, à titre expérimental et pour des volumes tests (au total 2 millions de m³) sur le site du Machu a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 21 décembre 2011, les premiers clapages expérimentaux étant prévus en avril 2012.

18 Jamais mentionné dans l'étude d'impact du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen ; l'information a été donnée aux rapporteurs dans une note rédigée par le GPMR à leur demande sur la politique d'ensemble du GPMR sur la gestion des sédiments de dragage.

19 Pour valoriser les sédiments déposés dans les six installations de transit envisagées dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, le GPMR a lancé un appel à partenariat (avril 2008-mai 2009), puis un appel à contrat de vente de sables et graviers. La situation actuelle permet d'évaluer entre 1 et 1,8 millions de m³ le volume de sables et graviers qui devrait être valorisé sur la période 2011-15 à partir des six sites de transit, soit moins que les 2 millions de m³ du projet d'ensemble du GPMR. Selon les informations données aux rapporteurs, « les volumes non évacués par le biais de ces contrats spécifiques seraient valorisés ultérieurement. ».

20 Par rapport à la rubrique 2760 qui concerne les installations entreposant sur une durée supérieure à 3 ans des déchets destinés à être valorisés.

teneur en matières en suspension de 3 600 kg/j (rubrique 2.2.1.0, avec un niveau relevant présentement de l'autorisation), des rejets d'effluents sur le sol (rubrique 2.3.1.0, relevant de l'autorisation).

Une évaluation des incidences Natura 2000 est jointe au dossier, en application des articles L.414-1 et ss. du code de l'environnement. Dans le contexte du programme des six installations de transit sus-mentionné, l'Ae appelle néanmoins l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que dans l'état actuel du dossier il n'est pas possible de disposer d'une appréciation des impacts du programme sur les sites Natura 2000 de l'estuaire de la Seine. L'Ae a pris note du fait que l'évaluation des incidences Natura 2000 sera menée par le GPMR dossier par dossier, mais rappelle l'enjeu de la prise en compte des éventuels effets cumulés qu'il sera difficile de gérer au fil des instructions particulières de dossiers, dès lors que les dossiers précédents auront été autorisés. Les informations recueillies oralement par les rapporteurs laissent néanmoins supposer que les effets cumulés sont a priori faibles et qu'il ne devrait pas y avoir d'effet significatif sur les espèces et les habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 de l'estuaire de la Seine. Toutefois, pour éviter que les derniers dossiers présentés ne supportent toute la charge de la démonstration des effets cumulés sur les sites Natura 2000, ***L'Ae recommande d'apprécier dès maintenant les éventuels effets cumulés du programme de travaux des six sites de dépôt, au regard des incidences Natura 2000.***

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire général

L'étude d'impact est globalement très lisible et satisfaisante, malgré quelques faiblesses qui seront mentionnées ultérieurement. En matière de description des impacts, certains points font l'objet d'un traitement rapide (par exemple, les débits de fuite, les inventaires de la faune et de la flore,...) ; néanmoins, après la visite de terrain des rapporteurs, l'Ae estime que l'étude d'impact respecte le principe de proportionnalité en fonction de l'importance des travaux et des incidences prévisibles sur l'environnement, conformément aux dispositions de l'article R.122-3 I du code de l'environnement. Le maître d'ouvrage a par ailleurs intégré dans son étude d'impact les éléments du mémoire en réponse qu'il avait élaboré à la suite des observations de forme faites dans l'avis de l'Ae portant sur la première des six installations de transit²¹.

La cartographie est abondante, mais pour de nombreuses figures les légendes ne sont pas toujours présentes ou complètes (échelle, signification des symboles et des couleurs). Faute d'indications adaptées, la lecture de certains schémas n'est accessible qu'à un lecteur spécialiste et expert (cf. p. 69 et p. 82). ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter les légendes des cartes utilisées.***

La carte des orientations d'aménagement découlant de la DTA²² (p. 129 et p. 131) ainsi que les cartes issues des documents d'urbanisme (ScoT²³, p. 134 et Schéma directeur p.135 et 137) permettent d'identifier sans difficulté la concordance de l'activité actuelle du site de dépôt et son évolution en site de transit avec les orientations stratégiques qui sont définies.

Pour la bonne compréhension du contexte général de la répartition des différents sites de dépôt, il manque toujours (cf. la demande de l'Ae dans son avis sur l'installation de transit de Honfleur) une carte d'ensemble récapitulant tous les points et repères géographiques utilisés : noms des communes, lieux-dits, repères kilométriques définissant les secteurs de dragage...etc. En effet l'usage de différents modes de localisation ou dénomination, selon les pages, rend la lecture compliquée pour celui qui ne connaît pas parfaitement la géographie détaillée de la basse vallée de la Seine. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter son document par une carte générale permettant un repérage exhaustif, précis et cohérent des sites de dépôt mentionnés.***

21 Avis délibéré de l'autorité environnementale du CGEDD du 22 février 2012 sur l'installation de transit des sédiments de dragage de Honfleur (La Rivière-Saint-Sauveur, Calvados)

22 Directive territoriale d'aménagement

23 Schéma de cohérence territoriale

3.2 Etat des lieux du site

La présentation des données géologiques et géographiques est simple et accessible. Cependant la référence aux cotes altimétriques du site n'est pas suffisante dans la mesure où il est nécessaire de se référer également aux cotes du niveau de la Seine (selon les marées) pour percevoir l'élévation des digues et du fond des bassins de décantation par rapport au niveau du fleuve (p. 66).

Les éléments présentés dans le dossier permettent de percevoir correctement les enjeux relatifs à l'eau. Par exemple, la présentation des caractéristiques du lieu en matière de nappe alluviale et d'hydrologie décrit suffisamment les enjeux en matière d'exposition au risque d'inondation, et au risque de communication éventuelle entre les eaux d'infiltration des bassins et la nappe d'accompagnement de la Seine. Les données fournies sur la qualité des eaux de la Seine datent de 2008 (p.87) et mériteraient une actualisation et une mention qualitative portant sur leur évolution récente. Les enjeux hydrauliques et de qualité des eaux sont également présentés au regard de la « rivière du commerce » qui se jette dans la Seine en bordure du site de dépôt. Les rapporteurs ont observé dans le fossé bordant la parcelle et débouchant dans cette rivière une pollution forte et probablement ancienne par les hydrocarbures. Le « bon état chimique » et le « bon potentiel écologique » de la Seine au sens de la DCE ne seront pas atteints avant 2027.

La description du milieu naturel est complète et précise. La terminologie des zonages utilisée p.98 est incomplète et sans cohérence avec celle de l'annexe 7. Les grandes orientations du Parc naturel régional (PNR) des Boucles de la Seine Normande (à proximité du site, sur l'autre rive) qui sont citées comme étant en cohérence avec les objectifs du dossier sont celles de la charte 2001-2011 : il serait utile que l'information du public soit complétée par celles qui sont en vigueur en 2012.

Les accès routiers au site ne sont pas assez précisés à partir des grandes voies de circulation qui desservent la zone de Port-Jérôme. Les modalités de raccordement sur la RD 173, et donc de sortie des camions, ne sont pas suffisamment décrites.

3.3 Le projet, justification et variantes

Le site de Port Jérôme fait partie d'un ensemble de six installations de transit, destinées à recevoir les produits de dragage de la Seine et à permettre leur valorisation, en application d'un schéma directeur de leur gestion présenté dans le cadre de l'amélioration des accès maritimes du port de Rouen²⁴.

Sur un ensemble de 18 sites de dépôt de sédiments de dragage, six d'entre eux font en effet l'objet d'une conversion en sites de transit, les matériaux pouvant être repris pour une valorisation dans les activités du bâtiment et des travaux publics²⁵. Cette reprise de matériaux conduit à organiser une activité nouvelle sur le site, soumise à la réglementation des installations classées pour l'environnement (ICPE), objet du présent dossier. Les conditions du choix des six sites font l'objet d'une présentation détaillée dans le dossier (p.149 et suivantes).

Le réemploi des matériaux valorisables et en parfaite cohérence avec le schéma départemental des carrières (analysé p.138), et la conversion de sites de dépôt en sites de transit est logique et opportune. Le maître d'ouvrage présente à cet égard des éléments de justification, qui sont techniquement et économiquement recevables. L'intérêt de cette démarche de valorisation se trouve également dans la réduction des volumes des sédiments de dragage qui sont déversés par clapage.

3.4 Les impacts sur l'environnement

Le document rappelle en page 167 un certain nombre de définitions utilisées pour caractériser les impacts du projet. Il n'est cependant pas fait référence de façon satisfaisante au principe des mesures en faveur de l'environnement qui doivent dans un premier temps éviter les impacts du projet sur l'environnement, puis réduire ces effets s'ils n'ont pas pu être évités, enfin proposer et évaluer des mesures de compensation aux

24 Projet d'amélioration des accès maritimes qui a fait l'objet d'une autorisation.

25 Cf. La note de bas de page n°15.

impacts subsistants après réduction de ces effets. Cette terminologie est utilisée ici pour définir « les mesures prises par le maître d'ouvrage » alors qu'il devrait s'agir pour ce dernier d'expliquer comment il s'en sert pour fixer les caractéristiques de son projet (choix de variantes notamment) en fonction de leurs impacts sur l'environnement. D'autre part les qualifications données aux impacts directs, indirects et temporaires sont inappropriées ici ; par exemple, certains effets liés à la phase de réalisation des travaux peuvent être définitifs et ne peuvent donc être qualifiés systématiquement de temporaires. Ainsi le dossier présente les impacts de la création/remise en état de fonctionnement des bassins de décantation en rassemblant tantôt sous l'appellation d'impacts temporaires et tantôt d'impacts permanents des effets qui relèvent à la fois des travaux de remise en état du site et du fonctionnement régulier de l'installation. *L'Ae recommande :*

- *que le vocabulaire employé pour définir et caractériser les impacts du projet sur l'environnement soit employé de façon satisfaisante au regard du code de l'environnement ;*
- *que les impacts du projet soient analysés de façon plus accessible pour le public en « impacts des travaux » (d'aménagement du site pour sa nouvelle fonctionnalité) et en « impacts du fonctionnement de l'installation »*

3.4.1 Impacts des travaux

Aucun impact direct n'est identifié à l'occasion des travaux en matière de flore et de faune, notamment sur les oiseaux d'espèces protégées fréquentant le site déjà en activité.

3.4.2 Impacts permanents dus au fonctionnement de l'installation

BRUIT et POUSSIÈRES : le site de transit est éloigné de toute zone habitée et fait partie de la zone d'activités de Lillebonne/Notre Dame de Gravenchon, identifiée comme « grand pôle de développement stratégique » (cf. la DTA et le ScoT). Le site se situe en face de la commune de Quilleboeuf (située sur la rive gauche de la Seine). Le trafic des véhicules associés au chantier aura un effet sur la circulation de la RD 110 et de la RD 173 en rive droite de la Seine; il sera limité à l'exploitation du stock du dépôt (au maximum 154 jours/an, p.188), selon l'importance des marchés de valorisation obtenus. Les impacts identifiés portant sur le bruit des engins de chargement et le trafic de camions desservant les lieux sont considérés par le maître d'ouvrage comme négligeables. Cependant l'estimation présentée p.187 ne doit pas raisonner en moyenne annuelle : le surplus de 107 camions par jour et par sens pour un trafic initial de 995 camions/jour sur la RD 173 sera épisodique (de 33 à 121 jours/an) et représentera un accroissement instantané de trafic de camions de 17,7%. Les mesures prévues portent sur le rappel du respect de la réglementation applicable. Les émissions de poussières, voire les apports de boues sur la chaussée, sont identifiés ; les mesures associées portent sur l'entretien et l'arrosage des pistes autant que de besoin.

EAU et MILIEUX AQUATIQUES : les sédiments qui sont dragués et déposés dans le site ne représentent pas une source de pollution potentielle, leurs teneurs en éléments dangereux étant proches de celles du « bruit de fond » naturel des sédiments de la Seine, et très inférieures aux valeurs-seuils de la norme retenue.

La transformation du site de dépôt en site de transit va conduire :

- à retirer les sédiments pouvant assurer un colmatage relatif limitant la perméabilité des casiers ;
- à poursuivre les opérations de pompage d'eau dans la Seine nécessaires au déchargement des produits de dragage, par refoulement hydraulique des sédiments transportés par les dragues vers les casiers de dépôt (3 m³ d'eau pour 1 m³ de sédiment à décharger). Le retour des eaux à la Seine après décantation dans les casiers se fait par le déversoir du bassin de décantation, pour la partie qui ne se sera pas infiltrée par le fond des bassins.

Au vu de la seule analyse disponible des rejets dans la Seine de l'actuelle chambre de dépôt, l'Ae note le niveau élevé de certains paramètres, bien au-delà de ce qui serait considéré comme acceptable pour les eaux issues d'un processus de traitement industriel. Mais les caractéristiques de fonctionnement de l'installation garantissent que ces polluants proviennent exclusivement de la Seine (eau et matériaux dragués). Il ne peut néanmoins être exclu que le dragage et les modalités de transfert des sédiments depuis la drague jusque sur les casiers conduisent à une remise en solution de substances piégées dans les sédiments. Afin de disposer

des informations nécessaires pour élaborer une politique efficace d'atteinte des objectifs du SDAGE sur la masse d'eau affectée, ***L'Ae recommande de définir avec le service chargé de la police de l'eau les modalités d'une caractérisation des eaux prélevées dans la Seine et revenant à la Seine, adaptée aux spécificités du présent projet, et du suivi des résultats des analyses.***

Aucun impact sur la nappe phréatique alluviale n'est identifié, or les sédiments du fond des casiers n'étant pas imperméables, ils peuvent laisser filtrer une bonne partie de l'eau pompée vers cette nappe alluviale (dite nappe des alluvions récentes) qui n'est toutefois pas en communication avec la nappe de la craie qui est exploitée pour l'eau potable. Aucun périmètre de protection éloignée de captage d'eau potable n'est présent à proximité, seuls deux points de prélèvement d'eau industrielle dans la Seine sont répertoriés, l'un en amont (Trouville-la-Haute) et l'autre en aval (Tancarville).

Les risques de pollution accidentelle associés à la présence d'engins de terrassement (hydrocarbures, huiles...) sont identifiés et les mesures à prendre sont détaillées et présentées par le maître d'ouvrage comme suffisantes (les engins ne séjournent pas sur le site). La pollution éventuelle des eaux superficielles (épisodes de pluies et matières en suspension dans les eaux de ruissellement) est identifiée comme faible, aussi aucune mesure de prévention n'est présentée pour éviter une éventuelle atteinte des eaux de la Seine.

PAYSAGES : l'aspect du site, actuellement exploité, sera inchangé et la présence d'engins de travaux publics ne sera pas visible depuis Quilleboeuf sur Seine. Des mesures d'intégration paysagère sont prévues sous forme de végétalisation des talus à l'ouest (rive de la Seine) ; en saison de végétation, la végétation arbustive déjà présente masque les vues à partir des accès depuis la zone industrielle, elle sera renforcée.

MILIEUX NATURELS : les travaux de terrassement lors des reprises de sédiments seront extrêmement limités quant à leurs impacts directs par les poussières (faune et flore) et le bruit (faune), justifiant qu'aucune mesure spécifique ne soit proposée. Les autres impacts directs identifiés sont le dérangement d'implantations d'espèces opportunistes²⁶ et la possible destruction de nids d'oiseaux installés lors de périodes suffisamment longues d'arrêt d'activité du site, ce qui ne sera a priori pas appelé à se produire du fait de la nouvelle utilisation comme site de transit. L'observation d'un couple de cygnes tuberculés (*Cygnis olor*) « au nid » dans le bassin de décantation (p.105) et le signalement en 2010 d'un dortoir à Aigrette garzette (*Egretta garzetta*) dans la « darse de Lillebonne » voisine du site, semblent avoir été exceptionnels et ne se sont pas renouvelés en 2011 et 2012.

NB : l'identification par le PLU²⁷ d'une « zone humide à vocation de loisir » sur une partie significative des casiers semble une erreur manifeste que le maître d'ouvrage cherche à redresser en intervenant au niveau de l'élaboration du nouveau ScoT. L'Ae note également que le bassin de décantation (au moins en partie) est également classé au PLU en zone naturelle, ce qui ne fait pas obstacle au mode d'exploitation de l'installation de transit.

Evaluation des incidences Natura 2000 : l'attribution de l'absence d'effet sur les sites Natura 2000 au seul fait (p.101) que « le projet n'intercepte aucun site Natura 2.000, les sites les plus proches se situant à 2,5 km » n'est pas satisfaisante, et méconnaît totalement l'existence de liaisons entre les espaces naturels, qui conduisent aujourd'hui à définir des « trames vertes » pour les identifier et les préserver. Les enjeux caractérisant les trois sites Natura 2000 proches ne sont pas présentés, dans leur sensibilité éventuelle aux incidences du projet. ***Sous réserve de cette clarification que L'Ae recommande d'apporter au dossier,*** et nonobstant le fait que cette approche porte aussi sur l'impact du programme des six installations de transit, L'Ae considère que l'activité future du site de transit ne diffère pas fondamentalement de celle de l'actuelle

²⁶ Il s'agit du comportement d'espèces opportunistes d'un point de vue écologique, qui sont soit capables de s'adapter à des conditions de vies variées, ne dépendent pas d'un habitat particulier et peuvent ainsi coloniser une palette de milieux très large. Leur polyvalence permet à ces espèces de mieux résister aux modifications anthropiques de l'environnement et de coloniser les milieux artificialisés.

²⁷ Plan local d'urbanisme

chambre de dépôt en matière d'incidences Natura 2000, et que la conclusion d'absence d'effet significatif est fondée.

ACTIVITES HUMAINES : le site est en zone industrielle ; il est isolé de toute présence d'habitations et de toute fréquentation humaine non professionnelle, à l'exception du trafic lié au bac qui relie ce site à Quilleboeuf. Le pied de digue en bordure de la Seine n'est pas un chemin de halage pouvant être emprunté à partir de l'embarcadère du bac, le cheminement étant par ailleurs interrompu au niveau de la confluence de la « rivière du commerce ».

Le site de Port-Jérôme est couvert par un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) prescrit le 29 mai 2009, mais non encore mené à son terme, même si des cartes d'aléas sont d'ores et déjà disponibles. L'étude d'impact examine les impacts possibles des 11 installations industrielles classées en seuil SEVESO²⁸ haut à proximité immédiate sur le projet d'installation de transit, avant de conclure à l'absence d'impact. Elle n'examine par contre pas les possibles impacts découlant du trafic supplémentaire (en pointe : 107 camions effectuant l'aller et le retour) lié au transport des sédiments ressuyés, comme par exemple un accident avec un véhicule transportant des matières dangereuses, sur ces installations SEVESO. La question semble a priori particulièrement sensible pour la circulation sur la RD 101, mais le maître d'ouvrage rappelle qu'il ne lui appartient pas de prendre des mesures de limitation de la circulation des camions, même s'il annonce son intention d'inciter les camions liés à l'activité de l'installation de transit à circuler essentiellement sur la RD 173, essentiellement en raison des canalisations enterrées sous la chaussée de la RD 101. *L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'examen, dans l'état actuel des connaissances, des risques liés à la circulation de camions supplémentaires sur la RD 101, en invitant le maître d'ouvrage à préciser ses analyses et intentions.*

REMISE EN ETAT DU SITE : la procédure ICPE impose d'explicitier le devenir des terrains et la remise en état des lieux après l'arrêt de leur exploitation. Le dossier présente les mesures prévues par le maître d'ouvrage (nivellement du terrain) qui conduiront à conserver au site sa vocation de site industriel. L'Ae rappelle néanmoins qu'une partie du terrain (bassin de décantation, au moins pour partie) est actuellement classée au plan local d'urbanisme (PLU) en zone naturelle, et que le remblaiement et le nivellement pour un usage industriel poseront donc des questions spécifiques de principe auxquelles le maître d'ouvrage doit répondre dans le présent dossier.

3.4.3 Les mesures d'accompagnement et de suivi

L'aménagement d'une zone de tranquillité pour l'Aigrette garzette dans le cadre du projet de restauration de la Darse de Lillebonne est mentionné au titre du projet stratégique du port (volet « restauration des berges ») en tant que mesure d'accompagnement.

Par ailleurs, au titre de la disposition du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) relative au partenariat autour des projets de territoire et de gestion durable de l'eau, le maître d'ouvrage énumère les modalités de concertation qu'il a mises en œuvre pour élaborer son projet stratégique. Il n'est pas indiqué dans le dossier comment cette concertation s'insère dans le projet relatif au site de Port-Jérôme ni comment elle se prolongera pendant la réalisation des travaux et pendant le fonctionnement du site.

L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les modalités d'information du public au titre du suivi des mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement, et des mesures d'accompagnement correspondantes.

²⁸ La directive dite Seveso ou directive 96/82/CE est une directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Cette directive est nommée ainsi d'après la catastrophe de Seveso qui eut lieu en Italie (1976) et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs. Il existe deux seuils différents classant les entreprises en « Seveso seuil bas » ou en « Seveso seuil haut » (avec servitudes).

4 Etude de dangers

L'étude de danger n'appelle pas de commentaires particuliers, à une exception près : la déstabilisation des digues liée à la fragilisation découlant de l'action de rongeurs (lapins, ragondins), fait l'objet d'une estimation de probabilité de 1/100 (10-2) pour la fragilisation et de 1/1 000 (10-3) pour une défaillance, ce qui ne semble pas suffisamment argumenté. ***L'Ae recommande de compléter les explications fournies en matière d'organisation retenue pour surveiller et intervenir selon les observations faites en matière d'indices de fragilisation des digues.***

5 Le résumé non technique

Le résumé non technique ne met pas assez en évidence les enjeux les plus importants ; il devra être adapté pour prendre en compte les recommandations susmentionnées.

* * *

