



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 Honfleur
(La Rivière-Saint-Sauveur, Calvados)**

n°Ae: 2011 - 91

Avis établi lors de la séance du 22 février 2012 - n° d'enregistrement : 008119-01

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 22 février 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier de « l'installation de transit des sédiments de dragage de Honfleur, 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, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Rouquès, Schmit, 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. Barthod, Letourneux.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier de « l'installation de transit des sédiments de dragage de Honfleur, dossier d'autorisation au titre des ICPE », par courrier du 29 novembre 2011 du préfet du Calvados. Elle en a accusé réception le 9 décembre 2011.

Par courrier en date du 12 décembre 2011, l'Ae a consulté le ministère chargé de la santé, et le préfet du Calvados, au titre de ses compétences en matière d'environnement. Par courrier en date du 13 décembre 2011, l'Ae a consulté 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 Basse-Normandie en date du 19 janvier 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 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

Résumé 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). Les travaux consistent en l'aménagement d'infrastructures (pose de quatre ducs-d'Albe³ pour constituer un nouveau poste d'accostage dans l'estuaire, création de deux casiers entourés de digues avec déversoir, d'un bassin de décantation, installation d'un pont bascule et de voies de retournements pour les camions) sur une ancienne chambre de dépôts de sédiments de dragage, d'une surface d'environ 6,75 ha et d'une capacité de stockage de 250 000 m³, mise en service en 1985 puis mise en sommeil en 1993. Il s'agit du premier dossier d'un programme de six installations de transit qui feront l'objet d'un avis de l'Ae.

L'étude d'impact est globalement de qualité et les impacts du projet sur l'environnement sont limités. Néanmoins la localisation du projet dans un espace remarquable du littoral (code de l'urbanisme) conduit nécessairement à s'interroger sur la faisabilité juridique du projet au regard des conditions restrictives de l'article L.146-8 du code de l'urbanisme. Sans préjuger de l'application des textes qui sera faite par l'autorité compétente, l'Ae estime que le projet participe d'un raisonnement qui se veut environnementalement plus responsable de la part du port de Rouen, et recommande de développer une approche en terme de « bilan » comparatif entre le site de Honfleur et les localisations de substitution théoriquement envisageables à l'ouest et à l'est du pont de Normandie.

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

- présenter brièvement l'ensemble des opérations déterminant les volumes de sédiments dragués, et les impacts liés à l'ensemble formé par les différentes options retenues par le GPMR (installations de transit, dépôt en ballastière et sites de clapage⁴ en mer),
- mettre à disposition du public, en annexe au présent dossier, l'étude d'impact du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen (qui présente la stratégie d'ensemble) ;
- préciser l'ensemble du processus qui a conduit à retenir les six sites, dont celui de Honfleur, et de justifier en conséquence les choix effectués ;
- présenter brièvement les cinq autres sites, afin de justifier la conclusion sur les impacts purement locaux ;
- compléter l'étude d'impact par la prise en compte des incidences de l'implantation des quatre nouveaux ducs-d'Albe dans l'estuaire ;
- faire référence aux seuils N1 et N2 de l'arrêté du 9 août 2006 pour caractériser la qualité physicochimique des sédiments dragués en aval de la limite de salure des eaux;

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

3 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,

4 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.

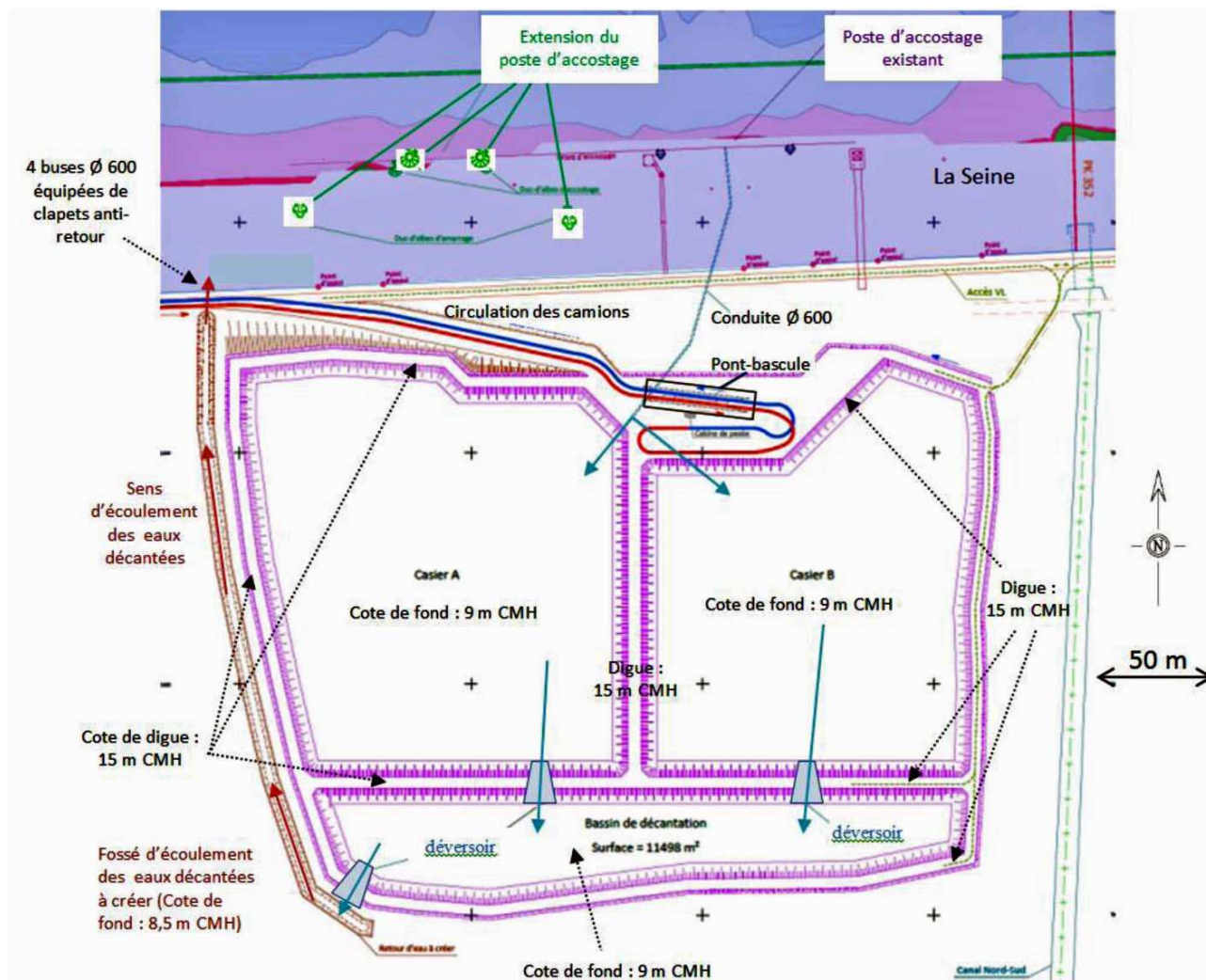
Avis détaillé

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, pour laquelle il est demandé une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Les travaux mentionnés consistent en l'aménagement d'infrastructures (pose de quatre ducs-d'Albe⁵ pour constituer un nouveau poste d'accostage et d'amarrage dans l'estuaire, création de deux casiers (respectivement de 2,4 ha et de 3,2 ha) entourés de digues avec déversoir et d'un bassin de décantation d'environ 1,15 ha, installation d'un pont bascule et de voies de retournements pour les camions) sur une ancienne chambre de dépôts de sédiments de dragage, d'une surface d'environ 6,75 ha et d'une capacité de stockage de 250 000 m³, mise en service en 1985 et mise en sommeil en 1993.



5 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,



L'accès des bateaux⁶ 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 100 000 m³ de sédiments dragués à l'aval du chenal et comportant une part importante de matériaux de granulométrie compatible avec les utilisations⁷ dans le secteur du bâtiment ou des travaux publics. Par ailleurs le projet d'amélioration⁸ 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 250 000 m³ issus des dragages de la partie aval du chenal, et destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics.

En l'absence de telles installations de transit, l'ensemble des matériaux de dragage aurait vocation à être clapé⁹ 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.

Le montant estimé des travaux est de l'ordre de 2 millions d'euros HT. 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.

1.2 Contexte du projet

Suite à l'arrêt du 6 novembre 2006 du Conseil d'État (siégeant en « juge de cassation »), le site où se trouve le projet d'installation de transit a été requalifié en « un espace naturel majeur comprenant les espaces naturels remarquables » (au sens de l'article L. 146-6 du code de l'urbanisme) dans un zonage de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Seine.

L'ensemble de l'estuaire¹⁰ de la Seine est une zone écologiquement sensible, d'enjeu communautaire,

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

7 Les rapporteurs ont été informés oralement que les sédiments entreposés sur le site du présent projet ont déjà été utilisés par le secteur des travaux publics, d'une part pour la construction du pont de Normandie, d'autre part en 2007 (avant la nouvelle réglementation ICPE soumettant à autorisation la reprise de sédiments désormais considérés comme des déchets non dangereux non inertes).

8 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.

9 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.

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

marquée par la présence de très importants sites Natura 2000 dont le bon état de conservation suppose le maintien de la fonctionnalité écologique estuarienne. Le site de l'installation de transit, qui a vocation à accueillir une partie des dragages les plus à l'aval du chenal, est situé en rive gauche, juste à l'amont de Honfleur et du pont de Normandie, et donc :

- à l'aval de l'estuaire moyen, entre Vieux-Port (pk¹¹ 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 ;
- à l'amont de l'estuaire aval ou estuaire marin, de Honfleur à la partie orientale de la Baie de Seine, qui est la zone marine encore sous l'influence du débit de la Seine. Les conditions marines sont prépondérantes sur cette zone tournée vers le littoral et la Baie de Seine¹³.

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 six¹⁴ 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 donc le premier d'une série de six, et le seul situé sur le territoire de la région Basse-Normandie, les cinq autres étant situés en Haute-Normandie. 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 millions¹⁵ découlant du projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen. L'Ae note qu'un second dossier¹⁶ portant sur l'installation de transit de Port-Jérôme (Lillebonne) a été récemment déposé 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 cinq autres dossiers.



superficie de 11 500 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 pk : point kilométrique

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 Description issue du site internet du GIP Seine aval

14 d'aval en amont : Honfleur (La Rivière-Saint-Sauveur): 250 000 m³ sur 6,75 ha ; Port-Jérôme (Lillebonne) : 200 000 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 42,85 ha.

15 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 récréation d'une zone humide.

16 Les quatre derniers dossiers devant a priori être déposés en 2013.

Le présent projet d'installation de transit sur le site de Honfleur a fait l'objet d'une présentation à la mairie de la Rivière Saint-Sauveur le 2 février 2011, au conseil scientifique de l'estuaire¹⁷ le 9 novembre 2011, et aux usagers du site le 6 janvier 2012. Par ailleurs l'élaboration du plan de gestion écologique des terrains de la plaine alluviale de Honfleur (intégrant le site de l'installation de transit) a été suivie par un comité de pilotage associant les collectivités concernées (communes et communauté de commune), la chambre de commerce et d'industrie, deux associations de protection de l'environnement (SOS Estuaire et Estuaire Sud), le conservatoire du littoral et des espaces lacustres (CELRL) et la sous-préfecture de Lisieux : entre décembre 2007 et septembre 2010, il s'est réuni 8 fois.

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 sus-mentionné 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 sites et leurs éventuelles sensibilités au regard des impacts possibles. ***L'Ae recommande de présenter de façon concise les 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 clapage des sédiments dragués. C'est un libre choix¹⁸ 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 Machu¹⁹ ou sur celui d'Octeville²⁰).

Le volume des sédiments à draguer étant déterminé par les capacités des sites et par les contraintes²¹ 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. D'ailleurs, dans une note complémentaire remise aux rapporteurs à leur demande, le GPMR précise : « *Selon leurs caractéristiques, les sédiments de dragage seront évacués vers les sites de dépôt du GPMR répartis tout au long de la Seine*

17 Sans que celui-ci ait souhaité en discuter et délibérer : il ne s'agissait donc que d'une procédure d'information.

18 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.

19 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.

20 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.

21 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.* ».

ou immergés au niveau de la zone dite du « Kannik » (uniquement sédiments dragués dans l'estuaire aval). ».

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'une part de présenter de façon concise l'ensemble des opérations déterminant les volumes de sédiments dragués, et les impacts liés à l'ensemble formé par les différentes options retenues par le GPMR (installations de transit, dépôt en ballastière et sites de clapage en mer), et d'autre part de joindre ou d'inclure l'étude d'impact du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen (qui présente la stratégie d'ensemble), en annexe au présent dossier.

2 Les procédures

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

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 rubrique²² 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 et maximal escompté à partir du stockage.***

La prise en compte de l'antériorité de la chambre de dépôt de Honfleur 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 une série de demandes complémentaires d'autorisations qui portent sur des rejets dans les eaux douces superficielles d'un débit maximal de 24 000 m3/j (rubrique 2.2.1.0), avec une teneur en matières en suspension de 3 600 kg/j (rubrique 2.2.1.0), des rejets d'effluents sur le sol (rubrique 2.3.1.0) et la création d'un remblai de 0,8 ha sur une zone humide (rubrique 3.3.1.0).

De manière surprenante, l'implantation des quatre nouveaux ducs-d'Albe (rubrique 4.1.2.0 : travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une influence directe sur ce milieu) n'est pas mentionnée. La notice descriptive (page 30) mentionne bien l'implantation de deux nouveaux ducs-d'Albe d'accostage et deux nouveaux ducs-d'Albe d'amarrage et de deux points d'amarrage à terre, en crête de berge, comme faisant partie du présent projet ; dès lors l'étude d'impact doit les prendre en compte, ce qui n'est actuellement pas le cas. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte des incidences de l'implantation des quatre nouveaux ducs-d'Albe dans l'estuaire.***

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.***

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

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire général sur la présentation

L'étude d'impact est globalement très lisible et de qualité, malgré quelques faiblesses qui seront ultérieurement commentées, mais sa cartographie est partiellement déficiente. Il manque par exemple une carte d'ensemble récapitulant simultanément tous les points et repères géographiques utilisés à différents moments du rapport (les noms des communes et des ponts utilisés comme bornes, les 6 sites de transit et le site de dépôt en ballastière, la limite de salinité, la limite d'effet de la marée au barrage de Poses, les repères kilométriques délimitant des secteurs de dragage...). Par ailleurs les cartes présentées ne comportent pas toutes une échelle et une légende des symboles et de la coloration des zonages employés (p.89 ou 95, p.141 ou 146, par exemple). Les sites d'immersion des produits de dragage (p.153) ne sont pas tous indiqués (le Kannik l'est, mais pas le Machu, ni Octeville). ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter son document par une série de cartes avec un repérage exhaustif, précis et cohérent des points utilisés, et avec des légendes complètes au regard des aspects décrits dans l'étude d'impact.***

La carte des orientations d'aménagement découlant de la DTA²³ (p. 134 et p. 139) et celle des orientations et modalités d'application de la loi littoral (p.137) ne sont pas réactualisées en fonction des conclusions du conseil d'Etat du 6 novembre 2006, malgré le rappel en p.144 de la révision du POS²⁴ en date du 9 décembre 2008 : le reclassement en « espaces naturels majeurs comprenant les espaces naturels remarquables du littoral » des terrains jouxtant la rive sud de l'estuaire de la Seine et le pont de Normandie doit conduire à modifier les documents cartographiques qui sont présentés dans l'étude, dont ceux du SCOT du Nord Pays d'Auge en vigueur depuis décembre 2007 (qui précise en outre que les « plates-formes nécessaires à l'exploitation des carrières n'excéderont pas une surface de 5 ha »). ***S'agissant d'un enjeu majeur pour la faisabilité juridique du projet, l'Ae recommande fortement de compléter le document par des cartes de zonage administratif contenant des informations à jour.***

3.2 Etat des lieux du site

La présentation des données géologiques et géographiques est très didactique : en rappelant que le site a été créé dans l'estuaire naturel de la Seine par les dépôts des grands dragages de 1950, les caractéristiques du lieu en matière de risques naturels, de nappe alluviale et d'hydrologie deviennent accessibles à un large public.

Un certain nombre d'améliorations de présentation ou de compléments rédactionnels devraient toutefois être apportés : estimation de la fréquence des « plus grandes crues connues » de la Seine mentionnées, explication de la mention peu compréhensible des cotes du projet en référence aux cotes marines du Havre (CMH²⁵), analyse du risque d'inondation par la Seine en cas de rupture de digues en fonction de la cote 9,14 CMH au regard des cotes effectivement atteintes en 1999 (cote 9,14) et en 2010 (cote 9,16), lisibilité plus grande des tableaux extraits du SDAGE Seine Normandie (pp. 78, 79, 80), actualisation des données de qualité des eaux de la Seine datant de 2008 (avec mention au moins qualitative des évolutions postérieures), précision plus grande des accès routiers au site de la chambre de dépôt à partir des grandes voies de circulation mentionnées, ...

La description du milieu naturel est très complète et précise, mais l'étude paysagère est sommaire (pp.111 et 112). Le contexte local de la « gestion écologique » des terrains localisés à l'est du Pont de Normandie mentionne le projet de supprimer une zone fréquentée pour des activités de moto-cross et de clôturer le site ainsi préservé.

La présentation de la qualité chimique des sédiments est faite en référence à la norme S1 de l'arrêté²⁶ du 9

²³ Directive territoriale d'aménagement

²⁴ Plan d'occupation des sols, terminologie à ce jour dépassée depuis la Loi SRU de 2000 qui leur substitue des « plans locaux d'urbanisme » (PLU)

²⁵ La cote maritime du Havre (CMH) est égale à la cote NGF (Nivellement général de la France) + 4,38 m (mention page 75, alors que la première mention de la cote CMH est à la page 58)

²⁶ Arrêté du 09/08/2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface

août 2006. L'Ae note que ce seuil S1 définit la qualité des sédiments extraits de cours d'eau ou de canaux. Or les sédiments destinés à la station de transit de Honfleur seront dragués en aval de la limite de salinité des eaux et la qualité des sédiments marins ou estuariens est d'ordinaire appréciée au regard des seuils N1 et N2 du même arrêté. L'Ae observe en outre que la validation de la réutilisation des sédiments dans les 3 ans ne peut résulter ni de la caractérisation des sédiments au regard du seuil S1, ni au regard des seuils N1 et N2, mais d'analyses sur extraits secs et de tests de lixiviation montrant que les sédiments sont inertes, ce dont il est rendu compte dans l'étude d'impact. **Pour ces raisons, l'Ae recommande de caractériser les sédiments dragués en aval de la limite de salure des eaux au regard des seuils N1 et N2.**

Les raisons méthodologiques (expliquées oralement aux rapporteurs) conduisant à présenter seulement sous forme d'une moyenne les données 2008²⁷ caractérisant chimiquement les matériaux issus des travaux du projet d'amélioration des accès maritimes au port de Rouen mériteraient d'être explicitées. La présentation des données relatives aux sédiments des dragages réguliers mériteraient 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, 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 préciser et localiser les emplois ultimes de ces matériaux, même s'ils sont considérés juridiquement comme des déchets non dangereux non inertes. Il appartient à l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation au titre des ICPE, d'accompagner, le cas échéant, son autorisation de conditions d'emploi de ces matériaux²⁸.

3.3 Le projet, justification et variantes

Les rapporteurs ont été informés oralement que le présent dossier, comme celui des cinq autres installations de transit, est issu d'un long processus d'étude déclenché par le GPMR en 2004-05, et qu'au total 16 sites ont été étudiés avant que ne soient retenus les 6 projets mentionnés. Un certain nombre d'informations sur le schéma directeur de gestion et de valorisation des sédiments de dragage de la Seine (du GPMR) figure d'ailleurs dans l'étude d'impact du projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen (pp. 25 et 205 ss.), sans néanmoins que les raisons du choix des six sites parmi les 16 mentionnés ne soient explicitées. **L'Ae recommande que le maître d'ouvrage précise l'ensemble du processus qui a conduit à retenir les six sites, dont celui de Honfleur, et de justifier en conséquence les choix effectués.**

Le réemploi des sites de dépôts déjà autorisés et implantés sur des terrains appartenant au GPMR est logique et a priori opportun.

Néanmoins l'aspect réglementaire²⁹ le plus important pour la faisabilité du projet au regard des espaces remarquables du littoral reste l'analyse des dispositions de la loi dite « loi littoral » (articles L.146-1 à 9 du code de l'urbanisme), et leur application au présent projet.

En effet l'article L.146-8 ne permet d'autoriser que « les installations nécessaires au fonctionnement des services publics portuaires, (...) lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative ». Le

ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée au décret n° 93-743 du 29 mars 1993

27 Il est précisé à la page 39 que la qualité des sédiments dragués au titre du projet d'amélioration des accès maritimes au port de Rouen, prélevés à la benne preneuse sur 1 mètre de profondeur, n'est pas variable, et donc qu'il n'est pas nécessaire de caractériser à nouveau ces sédiments. Ce raisonnement peut être considéré comme a priori acceptable pour les travaux d'approfondissement du chenal, mais ne peut rendre compte des matériaux issus des dragages ordinaires qu'il est également prévu de faire transiter par ce site.

28 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.

29 ...qui conditionne également la compatibilité du projet avec la DTA, et peut-être indirectement avec le POS qui classe le site du projet en secteur NDip autorisant le fonctionnement des installations portuaires et industrialo-portuaires sans en augmenter notablement les capacités initiales.

maître d'ouvrage présente des éléments de justification à cet égard, qui sont techniquement et économiquement recevables, mais laissent néanmoins un possible doute juridique sur le fait que ces installations sont effectivement nécessaires au fonctionnement des services publics portuaires (compte tenu notamment du recours possible aux clapages) et que leur localisation répond bien à une nécessité technique impérative (compte tenu notamment de l'absence d'examen méthodique de tous les sites envisageables dans la zone, à l'ouest du pont de Normandie).

L'Ae constate que la saisine par le préfet de région de Haute-Normandie de l'administration centrale, en date du 4 novembre 2008, sur la bonne interprétation des dispositions de l'article L.146-8 du code de l'urbanisme n'a pas encore reçu de réponse. Néanmoins, au regard des seuls impacts sur l'environnement, l'Ae estime que les installations de transit du GPMR s'inscrivent dans une démarche plus soucieuse d'un meilleur fonctionnement écologique estuarien, car prenant mieux en compte le développement durable par une valorisation des matériaux issus des dragages indispensables au bon fonctionnement du port de Rouen. Par ailleurs la localisation retenue, dans l'état des informations dont dispose l'Ae après la visite de terrain des rapporteurs, semble correspondre à une assez bonne optimisation, au regard de l'environnement, du cahier des charges du GPMR.

Il lui paraît cependant souhaitable d'aller au-delà des considérations développées par le maître d'ouvrage dans le présent dossier, et de présenter une comparaison des avantages et des inconvénients de toutes natures (environnementaux, économiques et sociaux, en capacité et en fonctionnement) du présent site au regard d'une part de localisations alternatives à l'ouest du pont de Normandie, d'autre part du premier des sites à l'amont du pont de Normandie qui ne soit pas dans un espace remarquable du littoral. Ce n'est qu'en portant une appréciation argumentée sur le « bilan » comparatif de toutes ces options qu'il devrait être raisonnablement possible de considérer que le site de Honfleur peut relever d'une « nécessité technique impérative ». ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier la compatibilité du choix du site de Honfleur avec la loi littoral au regard des autres localisations envisageables à l'ouest et à l'est du pont de Normandie.***

Enfin, lors de la présentation de la justification du projet, il est fait référence (p.159) au comité scientifique de l'estuaire de la Seine (CSES, réunion en 2008) et à un rapport de Mme Claire Berreville de 2007, sans que le lecteur soit en mesure de prendre connaissance des informations qui en sont issues et utilisées dans l'étude. ***L'Ae recommande de fournir en annexe, pour les porter à la connaissance du public, les extraits significatifs du compte-rendu de la réunion du 1er octobre 2008 du CSES et du rapport de 2007 évoqués dans l'étude.***

3.4 Les impacts sur l'environnement

Le document veut rappeler en page 167 un certain nombre de définitions utilisées pour caractériser les impacts du projet. Il n'est cependant pas fait référence de façon explicite 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 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 particulièrement inappropriées ici ; par exemple, les effets liés à la phase de réalisation des travaux peuvent être définitifs et ne peuvent donc être qualifiés systématiquement de temporaires. ***L'Ae recommande que le vocabulaire employé pour définir et caractériser les impacts du projet sur l'environnement, qui participent de l'information du public et qui définissent l'engagement du maître d'ouvrage, soit repris de façon explicite dans une note complémentaire.***

3.4.1 Les impacts permanents sur l'environnement

La faune et la flore du site sont particulièrement bien connues et étudiées, grâce à des prospections de terrain en 2005, 2006, 2008 et 2009. Le projet conduit à la destruction d'espèces et d'habitats : fourrés à argousiers, stations d'*Aristolochia clematitis* et de *Polypogon* de Montpellier, sites de reproduction de deux espèces de

crapauds (calamite et pélodyte) situés sur les mares actuelles. L'Ae note avec intérêt l'anticipation par le maître d'ouvrage de la procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées, conduisant notamment à ce que les mesures compensatoires semblent être effectivement opérationnelles au moment du dépôt de la demande de dérogation, même si l'évaluation biologique de la zone humide compensatoire, annoncée pour 2011, n'est pas jointe. **L'Ae recommande de joindre au dossier cette évaluation biologique de la zone humide compensatoire annoncée pour 2011.**

L'Ae a par ailleurs pris acte des avis favorables donnés par le conseil national de la protection de la nature, et de l'arrêté préfectoral du 14 décembre 2011 autorisant ces dérogations.

Dans la logique préconisée par le SDAGE, la destruction de 0,8 ha de zones humides au cœur des anciens bassins sera compensée par la création de 1,3 ha de nouvelles zones humides à l'extérieur du site ICPE, au sud et au sud-ouest dans la zone de l'emprise foncière, sous forme de 0,63 ha de mares et dépressions humides (travaux déjà réalisés au cours de l'été 2010) et de 0,69 ha supplémentaires prévus fin 2011 (en fait réalisés en janvier 2012). Un suivi biologique et écologique de la colonisation de la première réalisation permet d'améliorer les réalisations ultérieures (micro falaise sableuse pour l'accueil des hirondelles de rivage...).

Aucun impact sur la nappe phréatique alluviale n'est identifié, les sédiments du fond des casiers étant très peu perméables ; les observations de nappes perchées qui peuvent être faites actuellement sont dues à l'accumulation des eaux de pluie ne pouvant s'infiltrer. Aucun périmètre de protection éloignée de captage d'eau potable n'est présent à moins de 3 km.

Les sédiments qui seront 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 inférieures³⁰ aux valeurs-seuils de la norme retenue.

Les eaux de la Seine seront pompées car elles sont nécessaires au refoulement hydraulique des sédiments transportés par les dragues vers les casiers de dépôt (3 m³ d'eau pour 1 m³ de sédiment à décharger). Leur retour à la Seine après décantation dans les casiers se fera par le canal ouest creusé à cet effet. Les volumes pompés puis rejetés représentent un débit moyen journalier de 0,28 m³/s pour un débit moyen du fleuve de 416 m³/s (110m³/s à l'étiage du QMNA5³¹) lors des opérations de dragage d'approfondissement (8.000 m³/jour de matériaux secs) ; pour les travaux de dragage d'entretien (2.500 m³/jour de matériaux secs) les volumes pompés puis rejetés correspondent à un débit de 0,08 m³/s. Les mêmes volumes d'eau rejetés par jour (respectivement 24.000 m³/j et 7.500 m³/j) sont à rapprocher du volume oscillant de la marée dans l'estuaire de la Seine, estimé à 120 millions de m³ toutes les 6 heures.

Les eaux de la Seine ont une concentration en MES³² de 500 mg/l au droit de Honfleur (entre 300 et 700 voire 1.500 selon les marées). La teneur en MES mesurée à l'exutoire ne pourra pas dépasser³³ 150 mg/l avant rejet (à cet effet le temps de séjour dans le casier doit être suffisant). Des mesures hebdomadaires avec une sonde physico-chimique permettront un suivi des pratiques de décantation, en plus des deux analyses par an, plus complètes, portant sur des valeurs-cibles réglementaires. Dans l'état actuel du dossier, la justification de la valeur limite de 150 mg/l avant rejet ne peut être considérée comme établie, d'autant plus qu'un tel choix est de nature à devenir une référence pour les cinq autres projets d'installations de transit. Tant pour les aspects de qualité des eaux que pour les volumes rejetés, les impacts de l'installation sont considérés par le maître d'ouvrage comme sans effet sur le fleuve ; cependant, en l'absence de norme indiscutable relative à la qualité des eaux de rejet, il semble nécessaire de ne pas se limiter à examiner la situation au regard des seuils R1 et R2 de l'arrêté du 9 août 2006, et de présenter ces rejets comparativement aux seuils prévus par l'arrêté du 2 février 1998³⁴, ainsi qu'aux valeurs retenues par le SDAGE. Par ailleurs les dispositions à mettre en œuvre si un dépassement des valeurs-cibles était constaté ne sont pas clairement précisées. **L'Ae recommande de préciser les dispositions prises au cas où les valeurs-cibles de la qualité chimique des rejets seraient accidentellement dépassées.**

30 Nonobstant la réserve méthodologique mentionnée au point 3.2

31 Le QMNA 5 est le débit moyen mensuel minimal observé statistiquement une année sur cinq

32 MES : matières en suspension

33 Obligation réglementaire de respecter la norme de rejet en Seine

34 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des ICPE soumises à autorisation : cet arrêté fixe les limites maximales de rejet.

D'un point de vue paysager, les bassins à créer seront facilement identifiables depuis le Pont de Normandie, que ce soit dû au fait qu'aucune végétation n'y sera présente ou au fait que la mise en eau après les refoulements des sédiments de dragage rendra les bassins plus visibles. Les structures d'accostage et d'amarrage seront également visibles depuis l'extérieur du site. Des mesures d'insertion végétale sont présentées pour éviter un contraste visuel trop marqué entre la végétation des espaces naturels et les bassins ainsi que la carrière voisine, principalement au niveau des abords des casiers (végétation spontanée et plantation d'essences locales d'arbres), mais l'effet paysager des plantations ne peut être rapide. Pour la bonne information du public, s'agissant de travaux prévus dans un site inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 (articles L.341-1 et ss. du code de l'environnement), il aurait été intéressant que l'architecte des bâtiments de France (ABF) ait été préalablement consulté, et que son avis simple et les éventuelles conséquences qu'en tire le maître d'ouvrage figurent dans le dossier soumis à enquête publique.

La carrière de granulats voisine et le site de transit sont isolés de toute présence et de toute activité humaine, mais les impacts possibles identifiés portent sur le bruit des installations et le trafic de camions desservant les lieux. L'impact sur la fréquentation de la RD 580 (au maximum 10 camions par heure et par sens en heure de pointe, selon le maître d'ouvrage) est évalué par le maître d'ouvrage à 4% du trafic³⁵ d'heure de pointe, ce pourcentage étant calculé en considérant les trafics supplémentaires découlant de la réalisation de deux projets en cours (Parc d'activités Calvados-Honfleur³⁶ (PACH) et nouvelle plateforme quadri-modale du GPMR) comme déjà acquis. Dès lors le maître d'ouvrage considère les impacts dus au bruit, aux émissions de poussières et au trafic des véhicules comme négligeables et ne justifiant pas une étude des risques sanitaires. Sans contester le fait que le présent projet n'est pas celui qui affecte le plus la circulation parmi les trois projets identifiés dans cette même zone, l'Ae considère qu'il est davantage conforme au code de l'environnement de raisonner en effets cumulés avec les projets connus n'ayant pas encore modifié l'état initial, et de considérer que le trafic horaire maximal cumulé va passer de 110 (situation sans les trois projets considérés) à 235 poids lourds, ce qui est une augmentation très significative, mais ne fait l'objet d'aucune réflexion en matière de réduction des impacts dans la présente étude d'impact. Les rapporteurs ont été informés oralement que les impacts correspondants ont été pris en compte dans les mesures de réduction d'impact du projet PACH déjà autorisé mais dont les travaux sont actuellement retardés. ***L'Ae recommande de réexaminer les impacts cumulés en terme de bruits et de poussière, en prenant en compte les mesures de réduction d'impact du projet PACH, avant de conclure à leur éventuel caractère négligeable.***

La suppression d'une fréquentation non autorisée pour des activités de moto-cross dans la zone préservée de 25 ha en site Natura 2000 est accompagnée d'une clôture des lieux.

Evaluation des incidences Natura 2000 : La mention « d'objectifs nombreux » et « parfois contradictoires » (cf. page 29) pour la gestion des sites Natura 2000, sans plus d'explications, conduit le lecteur à s'interroger sur les éventuels problèmes rencontrés par le maître d'ouvrage avant qu'il ne soit amené à conclure à l'absence totale d'effets résiduels pour les espèces et les habitats concernés, et plus loin au fait que l'installation de transit ne porte pas atteinte de manière significative aux espèces et aux habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000. Sous réserve de cette clarification, et nonobstant la question soulevée au point 2 concernant l'impact du programme des six installations de transit, l'Ae considère que la conclusion d'une absence d'effet significatif semble étayée. Par ailleurs l'Ae note avec intérêt les garanties de bonne gestion du site Natura 2000 voisin³⁷ (au regard des espèces et des habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000) découlant de la mesure d'accompagnement rappelée au point 3.4.4 du présent avis.

35 En ne prenant en compte (page 193) que les camions roulant dans un sens, alors même qu'il est précisé 10 passages par heure et par sens, ce qui conduit à une sous-estimation manifeste des effets de la circulation induite par le projet lui-même

36 Dans le cadre de la réalisation du PACH, les infrastructures routières seront adaptées, mais rien n'est dit dans la présente étude d'impact sur les éventuelles mesures de réduction du bruit prévues dans le cadre de cette adaptation des infrastructures.

37 Par ailleurs les rapporteurs ont pris connaissance du projet d'extension du site Natura 2000 à ces terrains qui seront transférés au CELRL après l'obtention de l'autorisation ICPE

3.4.2 Les impacts du chantier

Les travaux d'aménagement les plus importants consistent en une surélévation de 1 mètre des digues de la chambre de dépôt des sédiments (cote visée : 15m CMH), un nivellement des bassins à la cote de 9m CMH, la création d'un bassin de décantation au sud et le creusement d'un chenal d'écoulement des eaux vers la Seine à l'ouest débouchant au travers de 4 buses à clapet. Des aménagements de l'appontement sont nécessaires (« ducs-d'Albe » supplémentaires), mais les impacts correspondants n'ont pas été étudiés (cf. point 2).

Le site de transit est isolé ; les impacts identifiés portant sur le bruit des engins, aux travaux de battage des pieux pour le poste d'accostage et au trafic de camions desservant les lieux sont considérés comme négligeables. Le trafic des véhicules associés au chantier sera limité, les engins restant sur place pendant 2 à 3 mois. 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.

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 (« un plan d'assurance qualité sera remis à la maîtrise d'œuvre », et il existe un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle établi par la capitainerie du port, qui fait l'inventaire des moyens anti-pollution disponibles dans la circonscription du port).

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.

Le terrassement aura un impact direct par les poussières (faune et flore) et le bruit (faune) ; ce risque est jugé faible, justifiant qu'aucune mesure ne soit proposée. Parmi les mesures d'évitement proposées en matière de dérangement de l'avifaune, l'abattage d'arbres et d'arbustes ne sera pas pratiqué entre le 20 mars et le 20 août. Les stations végétales seront balisées pendant les travaux afin de les épargner. Au titre de mesures de réduction des plantes invasives, un contrôle et un arrachage des colonisations constatées sur les premières années est proposé. ***L'Ae recommande par ailleurs de préciser dans quelles conditions le suivi du chantier sera effectué.***

3.4.3 La remise en état 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 qui conduiront à des aménagements paysagers et écologiques semblables aux terrains alentour (y compris leur entretien et leur gestion au titre du « réseau biologique global de la plaine alluviale de Honfleur »). Il n'est pas précisé à cet endroit si le conservatoire du littoral et des rivages lacustres, gestionnaire de terrains inaliénables, est partie prenante dans ce réseau.

3.4.4 Les mesures d'accompagnement et de suivi

Le dossier présente une importante « mesure d'accompagnement » de la remise en service du site, qui se situe dans le cadre de la démarche de gestion écologique sur 5 ans, commencée en 2008, des 345 ha³⁸ dont le GPMR est propriétaire, incluant l'installation de transit. Cette mesure d'accompagnement (explicitement conditionnée par l'autorisation administrative demandée) consiste à transférer, par affectation au conservatoire du Littoral, la plus grande partie des 345 ha possédés par le GPMR dans cette zone, à l'exception d'une bande de 300 m partant du Pont de Normandie jusqu'aux installations de transit des sédiments de dragage et d'exploitation de granulats qui sont voisines. Cette mesure s'accompagne d'une proposition au conseil régional de classement en « réserve naturelle régionale » de ces terrains et de ceux déjà affectés au conservatoire du Littoral. Le programme d'actions est déjà engagé, et des évaluations

38 Les terrains du GPMR sont compris entre la RD 580 au sud, la Seine au nord, le Pont de Normandie à l'ouest, et la limite des terrains gérés par le Conservatoire du Littoral et des Espaces Lacustres à l'est.

biologiques prévues en 2011, 2012, 2013 puis tous les 3 à 5 ans. ***L'Ae recommande que les bilans écologiques conduits sur les terrains proposés à titre de « mesure d'accompagnement » soient rendus régulièrement accessibles au public.***

Par ailleurs, au titre de la disposition du 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 (p.203). Il n'est pas indiqué dans le dossier comment cette concertation 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.***

4 L'étude de danger

L'étude de danger n'appelle pas de commentaires particuliers, à une exception près. Après le rappel par le GPMR de « deux incidents liés à des déstabilisations de digue » sur les aires de dépôt de Sahurs et Bardouville, liés à la fragilisation découlant de l'action de rongeurs (lapins, ragondins), l'estimation d'une probabilité de 1/100 pour la fragilisation des digues, et de 1/1 000 pour une défaillance ne semble pas suffisamment argumentée, même s'il est précisé que la granulométrie des sédiments n'est pas la même. L'Ae recommande d'expliquer précisément l'organisation retenue qui permettra de tirer les enseignements des « incidents » susmentionnés.

5 Le résumé non technique

Le résumé non technique devra être adapté pour prendre en compte les recommandations susmentionnées.