



Comité de Suivi Environnemental du projet d'amélioration des accès nautiques

Compte Rendu de la réunion du 7 septembre 2007

Présents :	Mme PASQUIS	Boucle de Roumare
	Mme MEURANT BAHAUT	Boucle de Roumare
	M. BLOT	Estuaire Sud
	M. AUVRAY	Estuaire Sud
	M. DUMONT	APPA Anneville
	M. LEROND	Consultant
	M. MERCIER	SOS Estuaire
	M. LEBOULENGER	Cellule de Suivi du Littoral Normand
	M. MEYER	Hydrogéologue
	M. BESNARD	Consultant
	M. HAMM	SOGREAH

et pour le PAR

Mme BONNY
Mme SAMSON
M. XICLUNA
M. DELOUIS
M. DERANSI

Excusé :

M. BARBOSA
M. BARBAY
M. GUEZENEC

M. Blot souhaite apporter une modification au compte rendu précédent en reformulant ses propos relatifs aux zones faisant l'objet de mesures de protection pour le milieu naturel, par exemple la plaine alluviale Est de Honfleur soumise à l'arrêt du Conseil d'Etat. Il souhaite qu'elles bénéficient d'un plan de gestion adapté et qu'elles soient rétrocédées à des organismes qui ont cette mission, notamment le Conservatoire du Littoral."

M. Xicluna introduit la journée et présente l'ordre du jour.

1. Dynamique sédimentaire de l'estuaire

M. Hamm fait un rappel du fonctionnement de l'estuaire et des aménagements réalisés depuis un siècle et demi pour stabiliser le chenal de navigation du PAR. Il rappelle les suivis réalisés sur l'estuaire par le PAR en particulier les suivis marégraphiques et bathymétriques.

Il présente un comparatif des bathymétries entre 1974 et 2001 qui permet de voir l'approfondissement de la zone endiguée (zone navigable), le creusement de la fosse Nord (Brèche créée dans digue) et le déplacement du chenal existant de la fosse Sud. Il rappelle que la progression de la barre d'embouchure est d'environ 50 m /an, alimentée par environ 2 à 3,5 millions de m³ de sable.

Il présente ensuite les travaux de Port 2000, la nécessité des dragages d'accompagnement et la réalisation du double méandrement sous le Pont de Normandie pour redonner de l'espace à la fosse Nord et surtout pour reconquérir les vasières.

La comparaison des bathymétries 2002-2005 montre : une zone de dépôt et une zone de creusement sur la fosse Nord (lié à ces travaux), le rôle de l'épi et l'absence d'évolution dans la fosse Sud.

Entre 2005 et 2007, on peut voir que l'ancien chenal de la fosse Nord se comble et qu'un nouveau chenal se crée qui dynamise la zone. Ce secteur est très suivi par les deux Ports.

Il présente ensuite une projection de l'estuaire à l'horizon 2015.

M. Mercier indique que le site de dépôt du Kannik est important et en voie de développement. Il s'interroge sur son impact sur la fosse Nord et sur le chenal de navigation.

M. Hamm répond que les sables déposés au Kannik ne reviennent pas dans le chenal de navigation. Il rappelle que 70 % des sédiments déposés au Kannik restent. Il s'agit de la fraction sableuse. La vase est, quant à elle, remise en suspension et rejoint la masse turbide de l'estuaire. Il est cependant difficile de faire la part des choses et d'évaluer l'impact de cette vase mais sa présence est nécessaire dans l'estuaire.

Le chenal de navigation de Rouen est plutôt « victime » du Banc d'Amfard Sud qui n'est pas alimenté par le dépôt du Kannik.

M. Mercier demande pourquoi il n'est pas envisagé de déposer les sédiments de dragage au large.

M. Hamm répond que cette solution a été envisagée mais qu'elle s'est révélée beaucoup trop coûteuse.

Une solution de mise à terre pourrait être envisagée pour une fraction de sédiments afin de les valoriser dans le BTP. Ainsi, cela pourrait être le cas pour remblayer le Parc d'Activités du Calvados Honfleur, prévu à l'Ouest du Pont de Normandie.

M. Hamm poursuit son exposé en présentant la marée et la dynamique sédimentaire (importance de la marée, transport sédimentaire, bouchon vaseux...). Il présente ensuite les impacts possibles du projet d'amélioration des accès maritimes dans l'estuaire notamment sur la courantologie. Le projet entraînera, d'après l'étude sur modèle mathématique, une augmentation du courant en jusant à l'engainement, un très léger renforcement du jusant à l'amont et aucune évolution sur la zone de dépôt du Kannik.

M. Blot s'interroge sur l'impact du projet sur l'hydraulique et sur l'habitat vaseux, ainsi que sur la nappe.

M. Hamm répond qu'une modélisation 3D est en cours sur le sujet.

En ce qui concerne la nappe, le GIPSA travaille sur la question avec M. DUPONT de l'université de Rouen, en particulier sur la connexion Seine/nappe. Les incidences seraient une faible augmentation des transferts de la nappe vers la Seine ; ce qui serait plutôt favorable (rôle temporisateur par rapport aux inondations liées au chargement de la nappe et amélioration de la qualité de l'eau de Seine (apport eau de nappe)).

M. Blot précise que le problème se pose surtout dans l'estuaire aval.

M. Lerond indique que 2015 est très proche et demande si les incidences de l'élévation du niveau de la mer ont été prises en compte.

M. Hamm répond que les résultats présentés pour 2015 sont fiables et que les études prospectives sur l'augmentation du niveau de la mer, centimétrique, sont peu développées. On commence à s'y intéresser dans le programme scientifique de Seine Aval 4.

M. Mercier demande le coût du programme d'approfondissement du chenal.

M. Xicluna répond que le coût total du programme est de 185 millions d'euros se découpant en 115 millions d'euros pour le dragage et 70 millions d'euros pour l'adaptation des infrastructures.

M. Mercier demande une justification de la dépense.

M. Xicluna rappelle que l'Etat demande au Port une justification économique. Cette dernière a été réalisée et le projet est rentable pour la collectivité. L'évaluation a été faite par le Port Autonome et soumise aux ministères de tutelle.

M. Mercier demande comment est financé le projet.

M. Xicluna rappelle que ce projet est inscrit au CPER 2007-2013, que les co-financeurs sont l'Etat (51 M d'euros), la Région Haute-Normandie (35 M d'euros), le PAR (53 M d'euros), le Conseil Général de Seine-Maritime (31 M d'euros) et autres financeurs (fonds européens notamment) (15 M d'euros).

Mme Meurant-Bahaut demande comment se passe la coopération avec le Port Autonome du Havre et s'il a été envisagé le développement des barges de grande capacité comme aux Pays Bas.

M. Hamm indique que la collaboration entre les deux ports sur ce projet est en cours et notamment que SOGREAH est sollicité par les deux ports. Il rappelle que pour la surveillance de l'estuaire, la coopération existe depuis plus de 10 ans et qu'il est nécessaire d'associer les sondages effectués par les deux ports pour avoir une bathymétrie complète de l'estuaire. **M. Xicluna** précise par ailleurs qu'il existe un groupement d'intérêt économique pour l'ensemble des ports permettant une mise en commun des engins de dragage.

En ce qui concerne les barges, **M. Delouis** précise qu'elles sont compatibles avec le gabarit européen et qu'on les trouve en Seine. Il précise que le gabarit est surtout lié aux écluses. Le trafic fluvial est néanmoins plus dynamique aux Pays Bas qu'en France.

M. Leboulenger demande si on a une idée des modifications de vitesse des courants dans la fosse et sur le dépôt vaseux.

M. Hamm indique qu'un état des lieux doit d'abord être effectué après Port 2000 pour voir si les prévisions sont réalisées. Il manque de données terrain pour le calage du modèle. Mais il pense que ce n'est pas significatif.

M. Mercier demande qui réalise l'état des lieux et quand.

M. Hamm précise que cet état des lieux est en cours. Il est réalisé par le dans le cadre du suivi de Port 2000.

2. Concertation

M. Besnard présente le dispositif retenu pour la concertation dans le cadre du projet d'amélioration des accès maritimes.

Conformément aux recommandations de la commission nationale du débat public (CNDP), le Port souhaite mener une concertation avec le public. Le dispositif de concertation prévoit :

- un volet information du public (dossier synthétique sur le projet, diaporama, films, expositions, site internet (question/réponse), communication dans la presse).
- 6 réunions publiques réparties entre novembre et janvier, animées par un modérateur, avec présence aux côtés du PAR d'experts, de discutant (élus, associations...) et d'un référent scientifique.

M. Mercier demande si la CNDP donnera son avis à l'issue de la concertation

M. Besnard répond que les compte-rendus seront transmis à la CNDP qui vérifie que la concertation s'est bien passée mais ne prend pas partie.

M. Blot s'interroge sur le choix des réunions thématiques. Il craint que les préoccupations du public soient éloignées des thèmes.

M. Xicluna précise que le déroulement s'effectuera en deux parties : une partie générale et une plus spécifique. Une grande partie de la réunion sera consacrée aux échanges.

Mme Meurant-Bahaut souhaite connaître la position du Port sur le classement des boucles de la Seine.

Mme Bonny précise que le Port travaille avec la DRIREN sur le classement de la boucle de Roumare. Sous réserve de quelques remarques nécessaires au titre de la sécurité maritime, le PAR est inscrit dans cette démarche. Il faut veiller aux équilibres écologiques et économiques.

Elle précise que le Port a lancé un programme d'embellissement de la zone portuaire.

Mme Pasquis trouve dommage qu'on dissocie les thèmes opportunités-économie et environnement. Elle craint que la partie environnement ne soit pas traitée suffisamment.

M. Blot indique, qu'aujourd'hui, après 5 séances ensemble, il n'y a toujours pas de visibilité claire sur les mesures environnementales. Il faut définir un canevas global de mesures environnementales pour les valider.

Mme Bonny répond que les mesures environnementales seront à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

3. Valorisation des sédiments de dragage

M. Lerond présente l'étude sur la gestion et la valorisation des sédiments de dragage qui s'est déroulée en deux phases : une phase d'écoute des partenaires pour connaître leurs attentes et une phase de réalisation du schéma qui comprend 5 axes :

- spécificités et vocations des sites
- nature des matériaux et valorisation
- actions environnementales
- gestion et suivi des sites en activité
- communication.

Mme Meurant Bahaut demande le coût de transport au km des sédiments de dragage.

M. Lerond indique qu'il n'a pas de chiffre exact mais que la valorisation des sédiments de dragage ne peut se faire au-delà de 30-40 km par la route en raison du coût du transport. La distance est bien sûr plus importante par barge.

Mme Meurant-Bahaut trouve que les suivis réalisés depuis plus de 15 ans sur la chambre de dépôt de Sahurs, et en particulier les teneurs en métaux lourds dans les sédiments et dans le maïs, sont intéressants et permettent d'avoir du recul et d'apporter des éléments sur le devenir des sédiments.

M. Meyer insiste sur l'intérêt d'avoir des sites expérimentaux comme par exemple Bardouville où un travail est réalisé avec le Groupement d'Intérêt Public Seine-Aval sur l'érosion des berges en bordure de la chambre de dépôt. Il faut choisir un site pour mener des expériences de valorisation et ne pas s'arrêter aux nuisances possibles.

Mme Meurant-Bahaut précise que la démarche menée par le PAR, notamment la réutilisation de matériaux de dragage, est une démarche de développement durable. Chaque site est différent et doit être étudié pour lui-même. Il faut cependant avoir suffisamment d'années de recul pour dire que ça va bien. Elle demande si le Conservatoire des sites a été intégré dans les actions menées par le Port.

Mme Samson répond que des contacts ont déjà été pris avec le Conservatoire.

Mme Meurant-Bahaut demande si des contacts ont également été pris avec les carriers pour la réutilisation des matériaux

M. Xicluna répond que des contacts ont été pris avec l'UNICEM, étant précisé que les filières de valorisation dépendent du type de matériaux (sable ou argiles).

M. Delouis présente rapidement le document remis en séance sur la qualité chimique des sédiments de dragage et les différents référentiels et propose, compte tenu de l'horaire, de discuter de ce point lors de la prochaine réunion.

En raison de la tenue du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire le 3 octobre, la prochaine réunion, initialement prévue le même jour, est programmée au **16 octobre à 14h30**.