



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

-----

### Compte-Rendu de la réunion du 02 avril 2008

-----

- Présents :**
- |              |                          |
|--------------|--------------------------|
| Mme PASQUIS  | Boucle de Roumare        |
| Mme DUMONT   | PNRBSN                   |
| Mme CAMELIN  | EGIS Eau                 |
| Mme CARRA    | CG76                     |
| M. DELACROIX | Estuaire Sud             |
| M. MERCIER   | S.O.S. Estuaire          |
| M. DUMONT    | APPA Anneville           |
| M. LENOBLE   | A.D.P.B.                 |
| M. DESCHAMPS | ADPB                     |
| M. FISSON    | GIPSA                    |
| M. MEYER     | Hydrogéologue            |
| M. LEROND    | Consultant environnement |
| M. BARREAU   | CG76                     |
- et pour le P.A.R.**
- Mme SAMSON
  - M. XICLUNA
  - M. DELOUIS
  - M. HAUVILLE
  - M. DUPONT
  - M. WATTRELOT
- Excusés :**
- M. BARBOSA
  - M. BARBAY

**M. Xicluna** présente l'ordre du jour.

## **1. Bilan de la concertation**

**M. Xicluna** rappelle le déroulement de la concertation publique et présente les premiers enseignements de cette concertation. D'un point de vue économique, il ressort que le Port a un rôle à jouer dans le développement local, régional et national. Des appréciations différentes sont apparues sur l'avenir du pétrole, les céréales avec la réforme de la Politique Agricole Commune et sur les effets liés au changement climatique. Sur l'environnement, le projet constitue une opportunité pour apporter une meilleure connaissance de la Seine et de l'estuaire avec cependant certaines inquiétudes sur les sujets tels que les berges, les habitats, la nappe, l'envasement, le Kannik et la morphologie de l'estuaire, le trafic routier et les émissions de gaz à effet de serre.

**M. Xicluna** précise que de nombreux acteurs souhaitent une approche globale de l'estuaire. Sur ce point, il rappelle que le projet sera soumis à l'avis du Conseil Scientifique et Technique de l'Estuaire (CST), avec l'appui du GIP-Seine Aval.

En ce qui concerne les impacts environnementaux, le Port poursuit la mise à disposition des études engagées (site internet du Port : [www.rouen.port.fr](http://www.rouen.port.fr)). Des études complémentaires seront réalisées, en particulier pour évaluer l'impact du projet sur les berges et l'impact du Kannik.

En accompagnement du projet, **M. Xicluna** indique que le Port a mis en place un groupe de travail sur la gestion concertée des terrains à l'Est du Pont de Normandie. Il précise également qu'une étude est prévue sur la gestion du stock sédimentaire dans l'estuaire et qu'elle pourra apporter des réponses aux questions sur l'évolution du trait de Cote du Calvados, sur les vasières et sur la morphologie de l'estuaire.

La suite de la concertation sur le projet s'effectuera au niveau de deux instances :

- le Comité de Pilotage (COPIL) présidé par Monsieur le Préfet de la Région Haute-Normandie, veille au bon déroulement des études et des procédures réglementaires. Ce comité veille également à la coordination des trois volets « Rouen Port maritime »
- le Comité de Suivi Environnementale (CSE) du Port qui permet de maintenir le dialogue, de partager les informations et d'échanger. Le Port prévoit d'élargir le champ de réflexion de ce comité à d'autres projets. Ce comité se réunit une fois par trimestre et les compte-rendus sont publiés sur le site internet.

**M. Xicluna** précise le calendrier à venir des études et travaux :

- **1er semestre 2008** Lancement de l'appel à partenariat auprès des carriers et de la fédération de BTP
- **Fin 2008** Dépôt en préfecture du dossier d'enquête publique
- **Printemps 2009** Enquête publique
- **2010-2012** Travaux

Il précise que le compte-rendu de la concertation se trouve sur le site internet du Port, qu'il a été envoyé à la Commission Nationale du Débat Public et présenté au Conseil d'Administration du Port.

**M. Xicluna** transmet à l'ensemble des participants une copie de la décision du Conseil d'Administration du Port du 25 mars dernier sur la poursuite des études. Il rappelle que dans la procédure de débat public, le maître d'ouvrage a 2 ou 3 mois pour indiquer s'il poursuit le projet. Le Port a souhaité retenir le même formalisme.

**M. Xicluna** conclut sur la concertation en précisant qu'elle a été enrichissante et a permis de mieux se connaître et de voir les préoccupations économiques et environnementales liées au projet d'amélioration des accès.

**M. Mercier** rappelle que l'association HNNE a des objections sur les justifications économiques du projet et précise que les autres associations n'ont pas donné leur aval.

**M. Xicluna** répond que le Port prend ses responsabilités et que chacun est libre de son opinion. Par contre, le Port souhaite tenir compte des remarques des associations pour améliorer le projet comme cela a été fait dans la liste des études à conduire.

**Mme Pasquis** souhaite que la réalisation des travaux soit conforme à ce qui sera proposé dans l'étude d'impact.

**M. Xicluna** précise que les services de l'Etat et notamment la DRIRE et la DIREN seront attentifs au respect des engagements pris à l'issue de l'enquête publique.

## **2. Appel à partenariat pour la valorisation des sédiments de dragage**

**M. Lenoble** s'interroge sur les lieux de dépôt des sédiments de dragage, notamment sur la boucle de Brotonne et rappelle la charte du Parc qui précise qu'il n'y aura pas d'ouverture de nouvelles chambres de dépôt et que seules les chambres existantes seraient utilisées. Comment respecter la charte et avoir un projet au meilleur coût ?

**M. Xicluna** rappelle les engagements du Port de ne pas créer de nouvelles chambres de dépôt<sup>1</sup> et rappelle que les sites de dépôt utilisés dont le Port a la maîtrise foncière seront ceux autorisés .

**M. Delouis** ajoute que le choix des sites de dépôt dépend des critères pour valoriser les sédiments : fluvial, routier, possibilités de chantier à proximité et contraintes environnementales. Il rappelle que l'objet de l'appel à partenariat pour la valorisation est de trouver une solution globale pour valoriser ces sédiments.

**Mme Dumont** souhaite que le Port soit précis sur les dates de déstockage et sera très vigilante sur cet aspect.

---

<sup>1</sup> Pour rappel : la charte du Parc précise que « *le Parc n'accueillera pas de nouvelles chambres de dépôt dans les espaces naturels et paysagers majeurs* ».

**M. Xicluna** précise que pour la valorisation des sédiments de dragage, le Port ne peut pas être seul et doit trouver des solutions avec les carriers et les professionnels de BTP. L'objet de l'appel à partenariat est d'obtenir des propositions des professionnels (carriers, BTP) et de choisir les meilleures : cela nécessitera une négociation avec les carriers et le port imposera des critères environnementaux.

**M. Lenoble** comprend les obligations stratégiques du Port mais insiste sur le fait que le Port doit respecter les critères environnementaux. Il attend un projet clair et précis pour y apporter des suggestions.

**M. Xicluna** rappelle que la négociation avec les professionnels sera effectuée en deux temps :

- 1) entre le printemps et l'été : appel à candidature
- 2) après l'été : négociation.

L'objectif est d'obtenir pour la fin d'année un engagement clair des professionnels sur les solutions afin de les joindre au dossier d'enquête publique. Il ajoute que M. Lerond, consultant en environnement, fera partie du jury pour retenir les propositions car il connaît bien le sujet des chambres de dépôt.

**M. Delouis** précise que le dossier d'enquête publique comprendra un dossier d'autorisation ICPE par site de transit.

**Mme Pasquis** souhaite qu'il y ait une diversification de partenaires afin de ne pas avoir de monopole et de se faire imposer des conditions qui remettraient en cause les sujets environnementaux.

**M. Xicluna** précise que la question a été soulevée en interne au Port et qu'il a été retenu de séparer le marché « dragage » du marché « valorisation » pour cette raison.

**Mme Carra** souhaite connaître la nature des sédiments concernés.

**M Delouis** précise que les matériaux d'approfondissement sont connus : il s'agit de matériaux géologiquement en place ne présentant pas de contamination. L'essentiel est constitué de sédiments grossiers et de sables pouvant être classés en déchets inertes. On trouve également des tourbes et des argiles issues des couches géologiques. Le Port a programmé une campagne d'une quarantaine de prélèvements pour réaliser des analyses chimiques et géotechniques permettant de caractériser au mieux les sédiments.

**M. Lerond** souligne le changement de culture profond du Port autonome sur les aspects environnementaux et valorisation des sédiments. Il précise que cette valorisation n'est pas simple car elle n'est pas économiquement supportable au-delà de 30 - 40 km. Du fait du sur-enchérissement du carburant, cette distance peut diminuer et inversement du fait de la rareté des matériaux, leur coût va augmenter. Quelle résultante pour ces matériaux ? Ce n'est pas simple et ce sera adaptable au cours du temps.

**M. Dumont** demande si le Port a des exemples de valorisation des sédiments dans le routier actuellement.

**M. Delouis** précise que deux expériences ont déjà été menées par le passé : le remblai Sud du Pont de Normandie et le remblai de la raffinerie de Port-Jérôme. Il ajoute que des tests ponctuels sont effectués avec des entreprises de BTP pour évaluer les contraintes et le coût. Il précise qu'il faut que cette démarche de valorisation perdure après les travaux d'approfondissement.

**Mme Dumont** souhaite connaître le devenir des matériaux argileux.

**M. Delouis** indique que l'option pressentie est le remblaiement des ballastières, option validée et actuellement utilisée pour les sédiments d'entretien du Port.

**M. Xicluna** précise que le remblaiement des ballastières impose un suivi environnemental, notamment pour évaluer l'impact sur la nappe. Il indique que le remblaiement des ballastières a été validé sur le plan hydrogéologique et que cela constitue une solution d'avenir pour plusieurs décennies.

**M. Meyer** souhaiterait savoir si les sédiments sont considérés comme des déchets.

**M. Delouis** répond que dans le cadre de la procédure ICPE, il est demandé pour les analyses des sédiments de se comparer à la norme déchet (inerte, dangereux, non dangereux) car il n'existe pas de réglementation spécifique au sédiment de dragage.

**M Xicluna** présente le cahier des charges pour l'appel à partenariat. Ce document rappelle le programme d'amélioration des accès, la description des chambres de dépôt, les types de sédiment et le cadre contractuel attendu pour les partenaires. Il est complété par différentes fiches cartographiques localisant les différentes chambres de dépôt du port. Il précise que la chambre de dépôt de Honfleur est très importante car elle permettra de participer à la valorisation des sédiments de l'estuaire et ainsi de soulager le site de dépôt du Kannik. C'est un élément à part entière de la gestion globale de l'estuaire.

**M. Delacroix** demande ce qu'il en est pour le Parc d'Activité Calvados Honfleur.

**M. Xicluna** précise que ce projet pourrait utiliser environ 1 million de m<sup>3</sup> de sédiments pour le remblai. D'autres projets pourraient être demandeurs en matériaux : la zone industrielle de Port-Jérôme 3, éventuellement le franchissement ferroviaire sur la Seine (dans un avenir plus lointain). Il ajoute que la chambre de dépôt de Honfleur constitue un point de sortie essentiel pour les matériaux de dragage de l'estuaire.

**Mme Dumont** indique que les riverains sont très sensibles aux nuisances dues aux camions.

**M. Meyer** répond que s'il y a un besoin local, les camions viendront d'ailleurs pour apporter des matériaux, donc les nuisances seront les mêmes.

**M. Xicluna** souhaite avoir un partenariat pérenne qui aille au-delà du programme d'amélioration des accès et qui s'intéresse également aux sédiments d'entretien. La démarche doit être lancée.

**M. Lerond** précise que, pour la valorisation des sédiments, le transport par camions limitera la distance et que cela dépendra de chantiers à proximité. Il ajoute également qu'il s'agira de chantiers ponctuels et limités dans le temps.

**Mme Pasquis** indique qu'il faut relancer le transport ferroviaire.

**M. Xicluna** répond que le ferroviaire est un sujet de préoccupation du Port.

**M. Dupont** apporte quelques chiffres sur la zone industrialo-portuaire de Rouen et indique que le trafic par voie ferroviaire a diminué de moitié en 10 ans sur ce secteur passant de 6 Mt à 3 Mt. Il précise que le Port récupère les voies ferrées portuaires et qu'il s'emploie à relancer la part modale du ferroviaire (cela correspond à une orientation du grenelle de l'environnement et à l'un des volets du plan de relance portuaire). Il ajoute que le Port incite à l'utilisation des voies fluviale et ferroviaire pour les projets d'implantation sur la zone portuaire ; plusieurs projets récents, en particulier dans le domaine industriel, ont choisi de développer fortement le mode fluvial pour des transports de vrac liquides et solides.

**Mme Pasquis** indique qu'il faut développer le ferroviaire pour les céréales.

**M. Lenoble** souhaiterait savoir où sont les portions de berges réservées au département de Seine-Maritime (CG76) et celles réservées au Port Autonome.

**Mme Carra** répond que l'assemblée du CG76 a voté et entériné le partage des berges entre le PAR et le département. Le même travail est en cours avec VNF sur la partie amont. Sur le plan administratif, une convention entre le PAR et le CG76 doit être mise en place. Il est prévu ensuite que chaque commune dispose d'une cartographie des limites de berges afin de pouvoir identifier les responsables de l'entretien des ouvrages.

**M. Lenoble** souhaiterait avoir un point régulier sur l'état d'avancement de ces travaux.

**Mme Dumont** s'interroge sur les berges situées dans le département de l'Eure (CG27).

**Mme Carra** précise que cet exercice de partage des berges a été effectué uniquement avec le CG76.

**Mme Dumont** a entendu dire que le CG27 a donné délégation au CG76.

**Mme Carra** précise que le CG27 est partenaire du CG76 pour l'étude sur les berges actuellement en cours.

**M. Xicluna** rappelle que l'étude sur les berges est une étude globale indépendante des aspects domaniaux.

**Mme Dumont** précise que de gros problèmes sont rencontrés périodiquement sur les berges dans l'Eure.

**M. Xicluna** poursuit la présentation de l'appel à partenariat en précisant que 3 cas peuvent se présenter :

1. le PAR gère le site de dépôt et le partenaire s'engage à enlever les matériaux
2. le PAR confie la gestion du site au partenaire
3. les sites et installations existantes du partenaire, non propriétés du PAR, sont utilisés

Le choix des solutions se fera à partir des critères suivants :

- quantité de sédiment demandée
- insertion environnementale du projet
- bilan économique : le meilleur pour la collectivité en intégrant le bilan global (dragage et valorisation)
- condition : obtention des autorisations administratives.

**M. Meyer** trouve que cet appel à partenariat est une bonne chose mais il s'interroge sur le nombre de candidats potentiels. Il rappelle qu'il y a 10 ans les carriers n'étaient pas intéressés.

**M. Delouis** précise que les contacts pris au préalable avec les carriers montrent un intérêt visible pour ces matériaux.

**M. Xicluna** indique que le PAR a annoncé aux partenaires que les exigences économiques ne seront pas les mêmes selon le type de matériaux. Il faut trouver un équilibre sur le coût du projet.

**M. Delouis** rappelle que pour les trois cas présentés précédemment, les autorisations réglementaires sont obtenues différemment :

- pour les cas 1 et 2 : c'est au PAR de s'en charger,
- pour le cas 3, c'est au partenaire.

Par contre, l'ensemble des solutions retenues sera présenté dans le dossier d'enquête publique.

**M. Xicluna** précise que pour l'enquête publique, il est important d'avoir une vision globale. Il propose de passer en revue les principaux sites de dépôt susceptibles d'être utilisés dans le cadre de l'appel à partenariat :

**Site de dépôt de Honfleur** : Site existant, actuellement en sommeil. Il nécessite, pour être réactivé, de renforcer le poste d'accostage. Ce site est très important car il permet de valoriser les sédiments de l'estuaire et de soulager le site d'immersion du Kannik.

Pour la sortie des sédiments, il existe trois pistes :

- la route en bord de Seine
- le fluvial
- la voie ferrée présente à proximité. C'est une possibilité sur le long terme de connecter le site de dépôt à cette voie ferrée afin d'avoir un rayon d'action plus grand pour la valorisation des sédiments.

**Site de dépôt de Port-Jérôme** : Site existant en activité dans la zone industrielle de Port-Jérôme. Pas de problème d'accès.

**Site de dépôt de Saint Léonard** : Site en sommeil. Intéressant car situé en rive gauche de la Seine (pour l'aspect valorisation).

**Site de dépôt de Saint-Wandrille** : Site en sommeil. Intéressant du fait de la proximité du quai de Saint-Wandrille.

**Site de dépôt de Jumièges-Yainville** : Site de dépôt actuellement en activité représentant environ 120 000 m<sup>3</sup> de capacité. Pas de problème pour l'accès à ce site.

**Site de dépôt des Hogues** : Site en sommeil. L'inconvénient est l'accès par la route pour atteindre la route départementale.

**Site de dépôt de Moulineaux** : Site actif comprenant, sur la partie centrale du site, deux casiers et un bassin de décantation. Présence à proximité, sur un ancien casier de dépôt, d'une peupleraie arrivant à maturité : souhait du PAR de réutiliser ce casier pour les besoins des travaux d'approfondissement et restitution ensuite en zone paysagère. Pendant la phase travaux, il sera conservé un rideau d'arbres pour l'aspect visuel extérieur.

Rappel du projet d'aménagement RVSL2 et de la réflexion globale menée par le Port sur ce secteur : sujet possible à développer dans une réunion du CSE.

**Mme Pasquis** indique que la peupleraie se trouve à proximité de la Bouille et notamment d'un lotissement.

**M. Delouis** précise qu'il existe un arboretum mis en place par le PAR qui constitue déjà une coupure verte entre la peupleraie et le lotissement. Il ajoute qu'un rideau d'arbres sera conservé autour du casier.

**M. Xicluna** souhaite que les membres du CSE fassent part de leurs remarques sur les documents fournis. Il laisse ensuite la parole à M. Lerond pour présenter la démarche générale du PAR sur la gestion des sites de dépôt.

**M. Lerond** rappelle que le PAR dispose de 16 sites de dépôt à terre + la ballastière d'Yville et précise que sur ces 16 sites, seulement 9 sont potentiellement utilisables (4 sites actifs et 5 en sommeil). Il commente ensuite les fiches des sites de dépôt et leur devenir.

**M. Mercier** souhaite revenir sur le site de dépôt de Honfleur et notamment sur la voie ferrée. Il indique que cela nécessite la traversée d'une zone naturelle et que cela risque d'entraîner des perturbations. L'idée est intéressante à étudier mais elle nécessitera d'évaluer les impacts.

**M. Xicluna** rappelle que la zone naturelle concernée a été reconnue comme un espace remarquable au sens des dispositions de l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme (décision du Conseil d'Etat). Cependant la chambre de dépôt de Honfleur est existante. Il faut trouver une solution intelligente pour connecter le site de dépôt à la voie ferrée tout en respectant la zone naturelle qui fera l'objet d'un plan de gestion. Le but sera de limiter les emprises. Il rappelle que le site de dépôt de Honfleur a pour objet de soulager le site de dépôt du Kannik.

**M. Mercier** rappelle que le canal de retour est intéressant sur le plan écologique.

**M. Lerond** précise que différentes variantes seront étudiées. La voie ferrée, si elle est bien conçue et bien étudiée en intégrant les corridors écologiques, constitue une solution intéressante par rapport au routier.

### 3. Solution alternative au programme d'amélioration des accès

**M. Xicluna** présente ensuite la méthodologie d'une solution alternative au programme d'amélioration des accès du Port, que l'on peut considérer et évaluer : ne pas approfondir le chenal mais organiser les navires entre le PAH et le PAR (double escale). Cette solution sera étudiée et présentée dans le dossier d'enquête publique.

⇒ scénario étudié :

- à l'export : faire venir les bateaux à Rouen, chargement à Rouen et complément de chargement au Havre
- à l'import : solution inverse.

⇒ méthodologie

- reprise de l'analyse de la flotte et rechercher le nombre de navires concernés par ce scénario de double escale
- estimation du coût du scénario :
  - \* coût maritime du déroutement dans un autre port
  - \* coût de chargement/déchargement supplémentaire dans un autre port
  - \* coût terrestre pour acheminer la marchandise
  - \* coût des infrastructures complémentaires (stockage des marchandises, aspect rareté du foncier).

Le coût du scénario sera comparé au coût du projet d'approfondissement dans une approche économique.

D'autres aspects peuvent entrer en jeu comme par exemple la création d'un nouveau silo au Havre : aspect réglementaire, zone de danger...

De plus, on considère que les opérateurs privés ne sont pas découragés par les surcoûts engendrés par ce scénario.

**M. Dupont** rappelle qu'aujourd'hui les navires chargeant à Rouen sont, pour la quasi totalité, à pleine charge. Le scénario de double escale ne lui semble pas viable : l'expérience de Sénalia au Havre en est un exemple. En effet, Sénalia, dont les silos sont à Rouen, a fait l'acquisition du silo du Havre avec l'idée de compléter le chargement des gros navires au Havre. Le Port Autonome du Havre a lancé deux appels d'offres pour leurs silos qui sont restés sans réponse. M. Dupont souligne qu'il y a des notions de proximité de marché et que Le Havre est pénalisé par son éloignement des grandes zones de production céréalières.

Cette expérience n'a pas été concluante et l'a conduit rapidement à cesser son activité au Havre ; SENALIA qui traite chaque campagne 2,5 à 3 Mt au Port de Rouen n'est parvenu à assurer des compléments de cargaison au Havre que pour 100 000 t.

**M. Dupont** précise que les cours du blé ont flambé ces derniers mois et qu'il peut y avoir des répercussions sur d'autres cultures pour la prochaine campagne. Le marché est actuellement perturbé. L'hinterland de Rouen est cependant en zone tempérée, la production y est régulière avec des rendements élevés : avec ces atouts et les perspectives de croissance de la population mondiale, le Port de Rouen devrait garder une place honorable (6 à 7 millions de tonnes par an) malgré les aléas et la concurrence.

#### **4. Etude d'impact**

**M. Xicluna** indique que le Port a mandaté un groupement de deux bureaux d'études pour réaliser le dossier d'enquête publique relatif au programme d'amélioration des accès : il s'agit de EGIS Eau et de SOGREAH. Il ajoute que le sommaire de l'étude d'impact a été transmis à l'ensemble des membres du CSE dans le dossier envoyé par courrier.

**Mme Camelin** ajoute que ce sommaire est un document de travail dont le contenu sera adapté au fur et à mesure de l'avancement de l'étude. Elle invite l'ensemble des membres présents à faire part de leurs remarques sur ce document. Elle précise que le dossier d'enquête publique est soumis à quatre principaux textes de Loi : Loi Bouchardeau, Loi sur la protection de la Nature, Loi sur l'Eau et les incidences liées à Natura 2000.

Elle précise que Egis Eau a principalement en charge la partie continentale - eaux douces du projet et que SOGREAH a en charge la partie maritime. La zone d'étude recoupe 71 communes, riveraines de la Seine.

Elle présente ensuite les différents chapitres de l'étude d'impact.

**M. Barreau** s'interroge sur la valorisation des sédiments et notamment sur la réglementation du Code minier.

**M. Xicluna** rappelle que cette question a été levée par une délibération du Conseil d'Etat du 20 juin 2006 qui a considéré que les opérations de dragage, y compris accompagnées de valorisation, ne sont pas redevable du Code Minier. En effet, l'extraction des matériaux résultant du dragage est une conséquence de l'opération mais n'est pas l'objectif.

**Mme Dumont** demande sous quel régime se fera la commercialisation des sédiments de dragage.

**M. Xicluna** précise que la valorisation des sédiments se fera par l'intermédiaire des carriers ou des professionnels du BTP. Il ajoute que pour cela il faut disposer de stations de transit, d'où la nécessité de changer le statut de certains sites de dépôt de sédiments de dragage en stations de transits et de réaliser pour ces sites un dossier d'autorisation au titre des ICPE.

**M. Xicluna** indique que le Port prévoit de passer le dossier devant la commission des sites, en particulier pour la zone d'évitage de Hautot. Il ajoute que les matériaux extraits pour la zone d'évitage ont été intégrés à l'appel à partenariat.

**Mme Pasquis** souhaite savoir si le Port a obtenu l'accord du propriétaire et si les travaux projetés tiennent compte du projet aggro-vélo de la CAR.

**M. Xicluna** précise que la CAR a été interrogée, en particulier sur la station d'eaux usées située à proximité de la zone d'évitage. Il précise que le projet de piste cyclable sera juste décalé vers le Nord.

**M. Lerond** demande si le projet a intégré l'élévation du niveau de la mer.

**M. Mercier** ajoute que cette élévation pourrait être plus importante que prévue.

**M. Delouis** précise que le GIPSA a lancé une étude en 2008 sur le sujet afin d'établir un bilan de la connaissance des experts et de voir les conséquences prévisibles du changement climatique au niveau local.

**M. Barreau** souhaite savoir, au vu de la taille du dossier, si une synthèse est prévue.

**Mme Camelin** indique qu'un résumé non technique est prévu.

**M. Xicluna** rappelle que l'état initial de l'étude d'impact est prévu pour courant juin. Un document de travail sera transmis lors du prochain Comité de Suivi Environnemental. D'autres points pourraient être abordés dans le cadre du Comité de Suivi Environnemental : la zone d'évitage de Hautot, RVSL2, la plaine alluviale à l'Est du Pont de Normandie, les berges...

**Mme Pasquis** soulève un sujet problématique sur les berges, le dépôt de déchets et souhaite savoir si le CG76 a prévu une suite à l'opération menée par le Parc Naturel.

**M. Barreau** précise que ce point sera abordé dans l'étude berge en cours. L'idée serait de mettre en place l'opération menée par le Parc Naturel à une échelle supérieure.

**Mme Pasquis** précise que le sujet des déchets sur les berges doit faire l'objet d'une réflexion collective.

**M. Lerond** ajoute que l'étude, menée avant que le Parc ne s'engage dans la démarche des pièges à déchets, a montré que 68 km de berge étaient touchés. Deux points situés en amont sont importants dans cette réflexion : le barrage de Poses et l'île de France (700 à 800 t/an de déchets viennent de l'amont). Cela nécessite une coopération avec la Région Ile-de-France.

**M. Barreau** indique que le CG76 a rencontré les départements amont. La région Ile-de-France a déjà travaillé sur le sujet mais cela reste au stade de la réflexion et n'a pas abouti sur le plan opérationnel. Il précise que la « phase diagnostique » de l'étude berge est prévue pour fin juillet et que des éléments pourront être présentés pour le mois de juin.

**M. Xicluna** remercie l'ensemble des personnes présentes pour leur participation active.

**La prochaine réunion est programmée au mardi 17 juin 10h30.**