

Projet de Station de transit de sédiments de dragage de la Seine à Moulineaux – La Bouille

Compte-rendu de la réunion du 10 décembre 2014 -mairie de Moulineaux-

Présents :

- ❖ Mme le Maire de Moulineaux, Messieurs les Maires de La Bouille et de Sahurs, quelques-uns de leurs adjoints.

- ❖ Les représentants du port :
 - * M. Régis Soenen – Directeur territorial de l'aménagement et de l'environnement.
 - * Mme Sandrine Samson : Chef du Service Environnement et responsable du projet Station de transit.
 - * Mme Annabelle Alquier : Chargée d'étude environnement.
 - * Monsieur Henri Joël Gboho, Directeur territorial adjoint.
 - * Messieurs le responsable du service dragage et son adjoint.
- ❖ M. Delaplace : commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique.
- ❖ Les associations de défenses de l'environnement : Berges de Seine et Boucle de Roumare.
- ❖ Les adhérents de ces associations.
- ❖ Les riverains du projet et les sympathisants.

Une assemblée évaluée entre 100 et 150 personnes.

Remerciements à Madame la Maire de Moulineaux pour l'organisation de cette réunion en réaction à la manifestation d'insatisfaction des riverains lors de l'enquête publique le 28 novembre 2014 en mairie de Moulineaux.

Remerciements aux représentants du port pour l'écoute qu'ils ont bien voulu accorder à nos revendications.

Remerciements aux adhérents des associations de défense de l'environnement et aux riverains du site de ce futur projet pour leur présence en nombre.

En introduction, Mme le Maire de Moulineaux prie ses administrés de bien vouloir l'excuser pour l'absence d'information dans le bulletin municipal « Les sources de Moulineaux » concernant l'enquête publique portant sur la demande d'autorisation d'exploiter une station de transit de sédiments de dragage de la Seine à La Bouille – Moulineaux. C'est un oubli malencontreux mais en aucun cas un acte délibéré.

Le port :

Présentation par Mme Sandrine Samson, durant 20' du projet de Station de transit, faisant l'objet d'une demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

La station de transit s'étendra sur une zone existante de dépôt de 15 ha (capacité maximale de stockage de 375 000 m³) comportant deux casiers de refoulement et un casier de décantation, comparée à une emprise initiale de 50 ha pour 6 casiers.

On peut noter que la présentation prend déjà en compte les observations émises lors de l'enquête publique concernant les problèmes de visibilité de la station et de son intégration paysagère avec un nouveau schéma sur lequel figurent de nombreuses plantations complémentaires sur le pourtour de la station.

La zone logistique RVSL aval est présentée de façon moins détaillée (absence de grue de transbordement).

Excepté cela, rien de vraiment nouveau par rapport au dossier initial.

La parole est donnée à l'assemblée :

1. Le projet ne traite que des aspects techniques, économiques et environnementaux de manière insuffisante mais pas du tout de l'aspect humain. En effet le bruit est insuffisamment pris en compte et objectivement analysé dans ce dossier avec toutes les répercussions sur la santé qu'il engendre (mauvaise récupération, sommeil non réparateur, dépression...).

2. Si l'humain a été négligé, la faune et la flore ont été mieux pris en compte bien qu'incorrectement répertoriées. On peut toutefois douter que la faune ne sera pas dérangée par la fréquence du trafic (140 passages en phase 1) contrairement à l'affirmation du port selon laquelle elle est déjà habituée à l'activité actuelle.

3. L'intégration paysagère de la station ne tient pas compte du classement de la Boucle de Roumare et se cantonne à l'avis de la commission de sites qui préconise uniquement le masquage de la cabine de pesée et de la clôture (voir améliorations apportées au paragraphe 1). Il nous est précisé que le site actuel se situe déjà en zone classée (château de la Vacherie et son parc).

4. Le projet ne mentionne nulle-part Sahurs. La rive droite de la Seine n'est pas prise en compte.

5. Nombreuses questions portant sur le bruit ;

5.1 Le refoulement de la drague :

Intervention du responsable du service de dragage qui décrit le mode de fonctionnement des opérations de dragage. La drague est opérationnelle 24h/24h et 7j/7j. Elle fonctionne par aspiration sur une zone définie, préalablement analysée à la fois au plan physique et chimique. En fonction de ces analyses caractérisant la nature des matériaux et leur composition chimique, ces boues ou sédiments sont déposés en zones de dépôt ou zones de transit (ex : Moulineaux ou ballastière d'Yville sur Seine pour comblement des excavations d'anciennes carrières et reconstitution de zones humides). Les marées rendent difficile la gestion des opérations de refoulement. Ces opérations de refoulement sont reconnues bruyantes tant au niveau de la drague (à 150 m d'habitations de Sahurs) qu'au niveau du site de dépôt.

En phase 1 pendant 3 ans (2015-2017) nous aurons en moyenne et en discontinu 26 jours de refoulement par an de 4 à 5 refoulements par jour.

En phase 2, à partir de 2018, en dragage d'entretien, chaque année ce sera approximativement 20 jours de refoulement en discontinu de 1 à 2 refoulements par jour.

5.2 Le trafic de camions :

De nombreux riverains ont exprimé leurs vives inquiétudes voire leur indignation de ne pas voir pris en compte le bruit de circulation de camions sur le chemin de halage défoncé à 250 m de nombreuses résidences à Sahurs et Moulineaux. Le bruit qui sera généré lors de l'accès des camions à la station de transit lorsqu'ils graviront la rampe d'accès n'est pas traité. On nous précise que la piste de circulation en bord de Seine sera améliorée voire qu'un nouveau tracé plus éloigné du fleuve sera proposé de façon à réduire le bruit et minimiser l'impact poussières... En phase 1 le trafic sera de 140 passages par jour sur 203 jours par an soit 10 mois sur 12 pendant 8h (de 7h à 19h) durant 3 ans.

L'enlèvement régulier des sédiments décantés et séchés sera assuré par des entreprises de BTP de la région avec lesquelles des contrats de vente à prix très concurrentiels sont déjà signés (alors que le projet n'est pas encore adopté) ou en cours de négociation. Cela devrait permettre de réguler la hauteur des dépôts. Cette hauteur ne nous a pas été clairement précisée.

6. A propos de la pollution des sédiments, Mme Samson nous précise les méthodes de travail actuelles (cf. point 5.1) qui permettent une meilleure caractérisation de ces derniers contrairement au dragage en aveugle pratiqué autrefois. Les sédiments (graves sableuses) que recueillerait la station de Moulineaux-La Bouille sont considérés comme inertes car leur granulométrie supérieure à 2 mm ne permettrait pas de piéger les contaminants chimiques présents dans la Seine et systématiquement recherchés (métaux lourds, PCB polychlorobiphényles, HAP hydrocarbures aromatiques polycycliques). Si le port assure que les sédiments déposés seront inertes, ils seront déversés dans des casiers dont les terres sont recouvertes de boues anciennes séchées et toxiques. Intervention d'un riverain pêcheur qui dit avoir lu que la Seine était polluée par des éléments radioactifs.

Les zones d'intervention de la drague et les zones de dépôts sont définies en fonction des caractéristiques des boues mais que fait le port de ses boues toxiques inéluctables ?

7. La station de transit et la future zone logistique RVSL aval se situent dans les périmètres de protection rapprochée des captages AEP (Alimentation en Eau Potable) de Moulineaux. Ces captages, le forage « du Moulin » et le forage « Innocent » situés à 250 m au sud du site desservent les communes de Grand-Quevilly, de Moulineaux et de Rouen, soit une population d'environ 30 000 habitants. Les pieux de stabilisation que nécessitera la réalisation des dalles des entrepôts sur ces sols peu compacts et stables entraînera le percement de la couche d'alluvions imperméable et par là-même des sédiments même faiblement pollués généreront un risque pour la station de captage.

8. De nombreuses questions concernant le projet RVSL aval :

On tente de nous rassurer à nous informant qu'actuellement ce projet n'est pas défini alors que de nombreux plans en font mention. Pas de zone de transbordement non plus alors que figurent des grues sur les plans initiaux. Tout cela sent « l'enfumage ». Selon l'expression consacrée « quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup ». Ce projet RVSL aval devait initialement faire partie du dossier de l'enquête publique mais il a été retoqué administrativement et donc dissocié de l'enquête publique avec le projet de station de transit. S'il était initialement inscrit dans cette enquête publique du 28/10/2014 au 28/11/2014, la définition devait être connue contrairement à ce qu'on nous dit. On nous précise que ce projet RVSL aval fera l'objet d'une enquête publique et que chaque entrepôt sera soumis également à enquête publique.

9. L'intervention de Fabrice Drain :

Remise en mains propres à Monsieur Régis Soenen de notre analyse du dossier I.C.P.E. répertoriant ses lacunes, ses insuffisances et ses contradictions.

9.1 Absence de prise en compte des différents niveaux de classement et de protections (site classé, périmètres monuments historiques incomplets).

9.2 Précision apportée sur les déficiences des études acoustiques : étude ancienne (2009), réalisée sans le cumul des sources de bruit. Seconde étude jointe en réponse à l'avis de l'autorité environnementale réalisée selon une méthode de cartographie 3D très bien illustrée mais très fautive.

9.3 Absence de justification de la réalisation en 2 phases de la piste. Le Port concède alors que cette option serait abandonnée et que seule la remise en état de la piste existante serait réalisée.

9.4 Qualité déplorable de l'étude en terme d'impact visuel, visant à fausser la perception du public, et jetant donc un discrédit complet sur l'étude d'impact

9.5 Absence de prise en compte de la topographie : plans joints à l'étude d'impact dessinés comme si le terrain était plat, alors que les talus existants sont très hauts. La hauteur des remblais par rapport au terrain naturel fait que la constructibilité restante est nulle. La jurisprudence en ce domaine est claire.

9.6 La topographie renforce l'exposition au bruit et la mise en scène visuelle.

9.7 Proposition d'une mesure simple qui pourrait être prise dès à présent : interrompre les refoulements de nuit !

10. Intervention d'une riveraine de Moulineaux faisant part de la qualité de vie de cette zone géographique qui sera inévitablement dégradée par ces activités industrielles et le trafic supplémentaire qu'elles généreront en précisant que la zone RVSL aval se situe en zone inondable que ce bétonnage ne fera qu'accentuer.

11. La fin de l'exploitation :
Dans le dossier I.C.P.E. du port, il est proposé aux maires de La Bouille et Moulineaux de remettre en état le site par un réaménagement paysager, à l'aspect naturel et boisé tout en demandant la conservation de son caractère industriel.
C'est en totale contradiction avec l'annonce qui nous ait faite ce jour, selon laquelle la station de transit serait exploitée à vie car la pérennité de l'activité du port de Rouen sera subordonnée à l'entretien régulier du chenal de navigation.

12. La mise en compatibilité des POS de La Bouille et de Moulineaux, conformément à la procédure rappelée par le commissaire enquêteur M. Delaplace devra être soumise à approbation par les deux conseils municipaux dans un délai de deux mois après que le préfet de seine maritime aura autorisé par arrêté préfectoral l'exploitation de cette station de transit avec des éventuelles prescriptions techniques. En cas de non approbation des conseils municipaux le préfet statuera.

La question ne se posera pas si le préfet prend un arrêté de refus.

Cette précision de procédure a été faite en réaction aux propos de M. le maire de La Bouille qui confirmait s'être prononcé avec son conseil municipal (10 voix pour, 3 voix contre, 1 abstention) pour le projet (il aurait dû s'agir du projet de mise en compatibilité du POS, le vote sur le projet étant prématuré) indiquant que l'emprise de la station de transit était faible sur le territoire de la commune de La Bouille faisant fi de ce fait des nuisances pour sa commune. Vive réaction de l'assemblée.

13. En conclusion :

Il est à mettre au crédit du port son souci de vouloir limiter la pratique du clapage, offrir une alternative à l'exploitation de nouvelles gravières en favorisant le réemploi des matériaux de dragage.

Cependant ce dossier I.C.P.E. rédigé par le port présente de nombreuses lacunes et insuffisances, une étude acoustique réalisée en 2009 par temps d'orage, non objective et bâclée. L'étude est à revoir.

Ce dossier semble être une compilation de documents plus ou moins actualisés assemblés à la va-vite. Un dossier sérieux ne se mesure pas à son poids.

Les impacts paysagers, sonores et poussières sur la commune de Sahurs ne sont pas considérés. Il est prétexté un projet RVSL aval non défini pour éviter d'aborder les impacts cumulés sur les zones d'habitations.

Le risque pollution de la zone de captage est éludé.

Beaucoup d'incertitudes concernant ce projet de station de transit ne sont levées (RVSL aval, zone multimodale, trafic cumulé Station de transit-RVSL aval, pollution des sédiments, MES des rejets en Seine, pollution accidentelle, devenir du site après modification des POS....).

La dissociation du projet de station de transit de sédiments du projet RVSL aval masque-t-elle la raison réelle de ce projet ?

Pourquoi des alternatives d'utilisation de friches industrielles ne sont-elles pas proposées ?

Le port semble assez pressé de faire passer ce dossier de station de transit (voir avis de l'AE) : quelle en est la raison ?

Ce projet voire ces projets sont en totale contradiction avec la politique départementale de protection du patrimoine et de développement des activités de tourisme et de loisir de la vallée de la Seine (patrimoine mondial de l'Unesco à l'étude, paquebots remontant jusqu'à Rouen, vélo-route...)

De manière générale nos griefs et nos observations ont été écoutés et semble t-il même entendus. Les acquiescements de Monsieur Soenen et l'embarras que l'on pouvait lire parfois sur son visage témoignent du bien-fondé des arguments que nous avons développés.

Restons néanmoins vigilants.

Pour le Bureau
Patrick Valentini