

Participation des associations : Ecologie Pour Le Havre, SOS Estuaire

Etude d'impact

Dans les projets de SEDIBEX, on note le projet d'utilisation d'une bande de 40 m pour installation de deux voies ferrées, dont il n'est pratiquement pas fait allusion dans le DDAE.

Il n'y a rien dans le résumé non technique.

On trouve des renseignements dans le tome II du DDAE à partir de la page 48.

Il y a effectivement à partir de la page 44 de ce tome, des études d'impact sur

La géographie et la topographie,

La qualité de l'air et du climat

La qualité des sols

La qualité des eaux souterraines et superficielles

mais ces études ne concernent que la zone déjà occupée pas le site Sédibex et pas du tout la bande des 40 m. Il n'y est fait brièvement allusion qu'en page 28 paragraphe 2.1 « phase de travaux ».

Inventaire Faune Flore

Celui qui est présenté dans le dossier est notoirement insuffisant. Il va de la page 49 à 51 dans le dossier d'étude d'impact et se prolonge à son annexe 10 avec deux pages consacrées aux végétaux et quelques photographies sans légende. Il est fait référence à une étude environnementale qui aurait été faite en été 2012, on ne sait par qui ni pour qui. Cette étude n'est pas communiquée.

Il suffit de regarder dans le document « partie descriptive dossier DAE de l'usine SEDIBEX »

la photo aérienne et le fond de carte de l'annexe 4 de ce dossier pour présumer de l'importance en termes de biodiversité de la bande des 40 m qui servira à l'implantation de deux voies ferrées.

De même, la page 5 du résumé non technique montre l'importance de la bande des 40 mètres.

Sur ces documents, on voit une zone boisée entre Sédibex et Eramet, proche d'une autre zone aux caractéristiques sensiblement identiques, située à l'ouest de la cimenterie Lafarge. Cette zone est identifiée dans l'étude d'impact faite par ANTEA pour le chantier multimodal (page.

Non signalé un fossé le long de la clôture Ouest de Sédibex, bien en eau et dont on n'a pas du tout étudié la biodiversité.

Transport :

Si nous préférons le transport ferroviaire au transport routier pour des raisons de développement durable, pollution de l'air et émission de CO₂, le choix doit tenir compte du contexte local. Depuis 2008, on constate (page 23, résumé non technique) que la majorité des déchets traités viennent de Haute Normandie, souvent même de la ZIP du Havre. Dans ces conditions, il est vain de penser que le transport ferroviaire sera possible et / ou rentable.

On peut se demander si les hypothèses formulées page 24 du résumé non technique sont vraisemblables ! Sachant qu'elles ne concernent que moins de 20 % des déchets traités.

Les déchets arrivés en bateaux seront acheminés au final en camions.

Les déchets venant de l'étranger livrés par trains... Ce sera tout à fait exceptionnel ! La circulation des déchets à travers les frontières est strictement réglementée.

En phase d'exploitation, si l'augmentation de capacité est autorisée, le trafic passerait de 70 à 80 camions par jour (P 51 et 52, étude d'impact).

Dans ces conditions, est-il raisonnable et responsable de détruire un hectare d'un site dont la

biodiversité est très riche. Par ailleurs, les 4 hectares situés entre Eramet et Sédibex sont devenus une zone refuge pour toutes les espèces dérangées et menacées par le chantier de la plate forme multimodale.

Comme le recommandent le ministère et la CGEDD, un principe s'impose quand il s'agit de nouveaux projets : **Eviter, Réduire, Compenser.**

Nous sommes dans un cas où **Eviter s'impose. La bande des 40 m doit rester en l'état et ne doit pas servir à l'implantation d'une voie ferrée.**

A propos des mesures compensatoires : Nous avons connu celles du pont de Normandie, celles de Port 2000, celles du chantier multi modal, celles du grand stade... L'obligation de moyens n'est pas assortie d'une obligation de résultats. On n'a pas compté les oiseaux perdus, l'efficacité du transfert des crapauds calamites dans le site qu'on leur a attribué. Les mesures compensatoires ne sont qu'un pis aller pour limiter les dégâts. Le mieux est de ne pas en avoir besoin.

Remarque : Il y a une erreur dans la lettre de SEMEDI annexe 9, concernant la parcelle bénéficiant de l'AOT 351 qui serait située à l'EST de Sédibex !

A.Leroy