



MAIRIE de CRIEL sur Mer

Monsieur Le Préfet
 PREFECTURE DE SEINE MARITIME
 7 PLACE DE LA MADELEINE-
 CS160036
 76036 ROUEN CEDEX

 **COPIE**

Criel sur Mer, le 21 novembre 2014

Objet : Restauration de la continuité écologique de l'Yères

Lettre recommandée avec AR

Monsieur le Préfet,

Je me permets d'attirer votre attention sur la prise de décision prochaine des différents services de l'état (DDTM, DREAL, EPTB, Agence de l'eau, Conseil Général) concernant le scénario retenu pour la restauration de la continuité écologique de l'Yères.

La solution proposée lors du Copil du 14 Novembre au Conseil Général à Rouen, est une proposition que je ne partage pas au regard de l'analyse qui en est faite (peu ou pas de prise en compte des enjeux socio-économiques)

Pour mémoire : Le littoral de Seine-Maritime est constitué majoritairement d'une haute falaise entrecoupée de vallées avec fleuves côtiers. La majorité des embouchures de ces fleuves côtiers a été canalisée et busée depuis le milieu du 19ème siècle. Les objectifs initiaux de ces aménagements étaient essentiellement de se protéger contre les incursions marines dans les basses vallées et drainer les estuaires marécageux situés derrière le cordon naturel littoral de galets, et de permettre le développement du tourisme associé aux plages (stations balnéaires) en aménageant le littoral et en permettant une liaison routière entre les deux rives.

En 1946, le Département de Seine-Maritime a reconstruit l'épi-buse de Criel sur Mer, en génie civil abritant une conduite de section rectangulaire sur environ cent mètres de longueur. Cet épi-buse est équipé en partie amont d'un clapet anti-retour.

En 1995, suite à l'inondation de la basse vallée, un évacuateur de crue a été réalisé, constitué d'un bras de dérivation débouchant sur une dizaine de petites buses métalliques équipées individuellement de clapets anti-retour.

Aujourd'hui, le Département de Seine-Maritime, qui assure depuis les années 1920 la maîtrise d'ouvrage de travaux de défense contre la mer entre le Havre et le Tréport, souhaite se mettre en conformité avec le Code de l'Environnement notamment au niveau de la buse estuarienne, afin de permettre le franchissement des différentes espèces migratrices présentes ou potentiellement présentes sur le site.

Aussi, avec un soutien financier de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et de l'Europe (fonds FEDER), le Conseil Général a confié au groupement ECOGEA - GEI (Etudes et Conseils en Gestion de l'Environnement Aquatique - Ginger Environnement et Infrastructures) une étude de faisabilité du rétablissement de la libre circulation des migrateurs à la montaison et à la dévalaison dans toutes les situations de marée a été établie.

Cette étude fournit les principales caractéristiques des options techniques visant à restaurer la continuité écologique et plus particulièrement le franchissement piscicole au vu des contraintes locales et des espèces piscicoles prises en compte.

Mes remarques présentées lors du Copil du 14 novembre :

1. Contrairement à des études menées sur certains cours d'eau côtiers de Seine-Maritime (débouché de la Saane plus particulièrement) et conformément au cahier des charges, cette étude ne s'intéresse pas à la solution éventuelle de ré-estuarisation de l'Yères (cf page 5).
2. Le PPRN validé par la commune le 04 septembre 2014 n'est pas pris en compte (cf page 32), notamment l'aléa ruissellement qui impacte de façon notable les habitants de la rive droite,
3. Le changement climatique prévoit une hausse des niveaux de la mer avec des niveaux extrêmes d'ici 2100 compris entre 6.50 et 7.00 mNGF à Criel sur Mer (pour un niveau actuel d'eau pleine mer avec coef de 110 de l'ordre de 5.50 mNGF). La majeure partie des terrains concernés par une estuarisation partielle présente une côte altimétrique comprise entre 4.5mNGF et 5.5 mNGF, Le niveau d'eau dans la basse vallée ne cessera donc de s'élever au fil des années,
4. L'évacuateur de crue constitué de 11 buses n'a pas été pris en compte dans le modèle, le but de l'étude « n'est pas forcément de définir précisément l'évolution de la ligne d'eau amont » ! mais plutôt de pouvoir comparer en relatif, entre un état de référence et un état projeté. Cet évacuateur a été mis en place en 1995 à la suite de l'épisode inondation. Il est prévu dans le scénario envisagé de remblayer cette zone,
5. Il est impossible d'attribuer des périodes de retour précises en termes de niveau atteint pour les différents scénarii hydrologiques de crue. Ces données ne sont pas disponibles dans le cadre de l'étude, ce qui interdit toute conclusion concernant les occurrences des niveaux de crue calculés de l'Yères (cf p50),
6. L'étude du scénario 1A (scénario pressenti) donne une hauteur d'eau d'1m81 (différence pour les différents casiers, entre les niveaux d'eau « projet » et « actuel ») au niveau du Casier 7 (rive droite) dans le cas du Module (débit de l'Yères normal) + marée de très vives eaux (coeff.110). La réponse apportée sur cette remarque est qu'à cet endroit « il y a un trou » !!... Dans le scénario 1A (pas de clapets) les entrées d'eau de mer pour une de marée de Coeff.110 sont très importantes de l'ordre de 28000m³ à 30000 m³ (avec le clapet actuel : peu ou pas d'entrée d'eau). Les calculs indiquent pour ce cas une élévation du niveau d'eau de 11 à 16 cm cette faible amplitude me surprend,
7. Il est clairement indiqué que l'option « sans clapet », facilitera l'estuarisation. Les entrées d'eau de mer se feront avec une occurrence de 43 submersion en 2015 (marée de coeff. >100). La concomitance d'un aléa cru et/ou ruissellement dans ces périodes, me laisse présager qu'un nombre de riverains de la rive droite ne se retrouvent inondés par la montée des eaux d'autant que l'étude précise « on note une augmentation des zones potentiellement inondables pour la situation Module couplé à une marée de coefficient de 110 » (cf, p203),
8. L'entretien sur le scénario pressenti (1A) prévoit un risque très important de colmatage par les galets et un fort risque de dégradation par la houle. Une intervention hebdomadaire sera vraisemblablement nécessaire pour dégravement. Qui s'en charge, qui finance ?
9. La transformation de zone par la slikke (boue) dans la zone de balancement des marées n'est abordée que d'une façon théorique. L'environnement « olfactif » n'est pas évoqué. Une modélisation du changement de paysage est demandée. Ce changement de paysage devrait être présenté aux habitants,