

VERDI

Mémoire en réponse aux avis de la MRAe

Dossier de demande d'autorisation environnementale au titre du code de l'environnement concernant le projet de déchargement sur la commune d'Igovie (27)






SOMMAIRE



1. Présentation du projet	3
1.1 Présentation du projet	3
1.2 Présentation du cadre réglementaire	4
1.3 Contexte environnemental du projet	4
2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite	4
2.1 Etat initial et aires d'études	4
2.2 Analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000	5
2.3 Analyse des incidences et prise en compte des autres projets dont les effets cumulés doivent être appréciés	7
2.4 Etude des solutions de substitution/justification des choix	8
2.5 Prise en compte des plans et programmes	9
2.6 Mesures ERC et dispositif de suivi	9
2.7 Résumé non-technique	9
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet	10
3.1 La biodiversité	10
3.1.1 Etat initial	10
3.1.2 Incidences et mesures ERC	10
3.2 L'eau	11
3.3 Les sols	12
3.4 L'air	12
3.5 Le climat	12
3.6 Le bruit	13



Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale pour la réalisation d'un quai de déchargement et l'implantation de quatre Ducs d'Albe sur la commune d'Igovie (Eure), la MRAe (Mission Régionale d'Autorité Environnementale de Normandie) a été saisie le 9 août 2021. Son avis a été rendu public le 1^{er} octobre 2021. A ce titre LafargeHolcim-Granulats, par le biais de ce mémoire en réponse, apporte les éléments sur lesquels la MRAe souhaite que le dossier soit approfondi.

Pour faciliter la lecture de ce mémoire, les titres de l'avis de la MRAe seront repris ainsi que les demandes de compléments.

1. PRESENTATION DU PROJET

1.1 Présentation du projet

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de décrire plus précisément les installations existantes sur le site du projet (ducs d'Albe, bande transporteuse, canalisation de station de traitement des eaux usées) et leur articulation attendue avec le quai de déchargement projeté.

Le site est actuellement composé de six ducs d'albe disposés le long de la berge. Ils permettent le stationnement de péniche afin de réaliser le chargement de celles-ci grâce à un bras équipé d'un tapis roulant.

Le projet lui prévoit la mise en place de ducs d'albe supplémentaires et la réalisation d'une estacade (ou quai de déchargement). Les quatre ducs d'albe supplémentaires permettront de stationner plus de bateaux et l'estacade (ou quai de déchargement) permettra à des engins (pelleteuse et camion) de pouvoir décharger des péniches.



Figure 1 : Installation existante

En effet, le bras déjà existant permet seulement d'acheminer de la matière vers les péniches mais ne permet pas de réceptionner de la matière. Seul un engin tel qu'une pelle permet ce genre de travaux.

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de décrire davantage les finalités et le fonctionnement attendu du quai de déchargement une fois terminées les opérations de remblaiement de la carrière d'Alizay.

Le devenir du quai une fois les opérations de remblaiement de la carrière d'Alizay réalisés est présenté à la page 20 de l'évaluation environnementale. Ici le quai aura pour vocation de permettre le développement d'une zone d'activité située sur la commune d'Igoville.

De plus, le futur quai se situe dans un contexte industriel, où sont présentes de nombreuses entreprises qui pourraient avoir des besoins en termes de transport par voie fluviale.

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), donne certains objectifs pour le développement des transports fluviaux (cf. page 144 de l'étude d'impact)

1.2 Présentation du cadre réglementaire

La MRAe n'a pas de remarque sur ce point.

1.3 Contexte environnemental du projet

La MRAe n'a pas de remarque sur ce point.

2. QUALITE DE LA DEMARCHE D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DE LA MANIERE DONT ELLE EST RETRANSCRITE

2.1 Etat initial et aires d'études

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation de la méthodologie employée pour l'état initial afin de

qualifier le niveau d'enjeu relatif aux différentes composantes. Elle recommande également d'étendre l'aire d'étude rapprochée au secteur voisin inclus dans un site Natura 2000, afin d'y conduire les études appropriées et de mesurer sa sensibilité exacte.

Les enjeux ont été définis sur la base du projet. En effet, il s'agit ici de définir un enjeu (Faible, Moyen, Fort) en fonction des éléments constituant le projet (Ducs d'albe, estacade) mais également des éléments de la phase travaux.

De plus, la sensibilité du site Natura 2000 vis-à-vis du projet de quai de déchargement a été analysée par l'étude d'incidence Natura 2000 disponible à partir de la page 194 de l'étude d'impact.

2.2 Analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur le site Natura 2000 « Îles et berges de la Seine dans l'Eure » (FR2302007), et particulièrement sur le secteur situé à proximité du projet, en fonction des résultats d'une analyse faune-flore intégrant ce secteur :

- *en phase de chantier (notamment les conséquences potentielles liées aux vibrations et à la mise en suspension de matières) ;*
- *en phase d'exploitation (notamment les conséquences d'une augmentation du trafic et du stationnement des bateaux sur le secteur).*

En phase chantier la mise en place de la mesure R2 : « Mesures générales en phase chantier » permettra de réduire l'impact lié à la mise en place des ducs d'albe qui provoquera des matières en suspension.

En phase exploitation l'augmentation du trafic ne va pas induire d'impact sur le site Natura 2000 au regard de l'itinéraire emprunté par les camions. (CF figure 2)



Figure 2 : Itinéraire emprunté par les camions sur site

Concernant le stationnement des bateaux, l'impact sur les berges ne sera que faible. Le stationnement des bateaux est déjà présent sur le site et le phénomène de batillage est déjà présent. De plus les berges sont sous forme de « Plage » limitant ainsi les phénomènes d'érosion.



Figure 3 : Berges sur le site

2.3 Analyse des incidences et prise en compte des autres projets dont les effets cumulés doivent être appréciés

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de mieux distinguer l'analyse des incidences entre la phase de travaux et la phase d'exploitation et de compléter l'étude d'impact en ce qui concerne cette dernière phase, en prenant bien en compte toutes les composantes susceptibles d'être impactées lors de l'exploitation du quai de déchargement.

Cette analyse a été réalisée dans l'étude d'impact.

A partir de la page 160, la partie « 5.1 : Phase chantier » analyse les impacts de cette phase

Les impacts en phase exploitation sont analysés à partir de la page 189.

Un tableau de synthèse est disponible en page 193.

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande d'étendre l'analyse des effets cumulés à l'ensemble des projets à prendre en compte au titre de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle recommande également de décrire plus précisément la nature de ces projets afin de démontrer l'absence de cumul d'impacts sur les composantes environnementales et la santé humaine.

Pour rappel, notre étude identifie 5 projets pouvant avoir un effet cumulé avec la présente demande d'autorisation environnementale.

Nature du projet	Ville	Distance
Projet ALIZEO – Plateforme de traitement/valorisation de terres et matériaux	Alizay	3 km
Exploitation d'un plateforme logistique (entreôt frigorifique)	Criquebeuf sur Seine	4 km
Implantation d'une nouvelle fonderie et extension des capacités de production des moteurs électriques	Cléon	7 km
Création d'une ferme pédagogique	Val-de-Reuil	7.5 km
Demande de remblayage partiel d'un plan d'eau avec des matériaux inertes	Cléon	9.5 km

Ces projets ont été pris en compte, soit de par leur proximité géographique, soit de par leur lien avec le milieu aquatique (Seine).

Le projet ALIZEO prévoit la réhabilitation d'un site sur la commune d'Alizay dans l'optique de réaliser une plateforme de traitement de terre et matériaux pollués. Aucun lien avec la Seine n'est pour le moment prévu dans le cadre de l'exploitation du site. L'impact cumulé est donc nul.

Le projet ayant potentiellement un impact avec celui d'Igovie se situe sur la ville de Cléon à 9.5 km. Il s'agit d'un remblaiement partiel d'un plan d'eau. L'acheminement de matériaux sera réalisé principalement par voie fluviale (70 %). Le quai de déchargement du Port d'Angot situé à 700 mètres du site de Cléon sera utilisé.

La distance importante entre le site d'Igovie et celui de Cléon limite les effets cumulés entre ces deux projets.

Deux ICPE sont situées à proximité du site, il s'agit d'Espace Auto société de Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers situé sur la commune d'Igovie et de l'entreprise Aménagements Terrassements Carrières sur la commune d'Alizay.

Concernant l'entreprise Espace Auto, les effets cumulés sont nuls, les activités étant très différentes et la situation géographique également. L'entreprise Espace Auto n'a aucun lien avec la Seine.

En ce qui concerne l'entreprise Aménagements Terrassements Carrières, l'activité de cette entreprise est liée à l'extraction de matériaux. Le projet de remise en état prévoit un remblaiement de ce site. La mise en place du quai de déchargement pourra ainsi être utilisé si besoin par cette entreprise limitant ainsi les apports de matériaux par la voie routière.

2.4 Etude des solutions de substitution/justification des choix

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de mieux justifier le projet en présentant des solutions alternatives et les raisons ayant motivé le choix retenu au regard de leurs impacts environnementaux.

Actuellement, les remblais sont assez pauvres localement, c'est pourquoi une importation de remblais depuis la région Ile-de-France apparaît comme nécessaire dans le cadre des travaux de remblaiement sur la carrière d'Alizay.

Les deux solutions envisagées étaient donc l'apport de remblais par voie fluviale ou par voie terrestre.

Le choix a été fait d'utiliser principalement le transport par voie fluviale afin de limiter l'impact carbone lié au transport de remblais.

L'utilisation de péniches limite les camions à de simples allers-retours entre le site d'Igovie et celui d'Alizay. Cela permet de réduire les trafics routiers dans la région, déjà saturée.

2.5 Prise en compte des plans et programmes

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de compléter la présentation de l'articulation du projet avec les plans et programmes, notamment en matière de biodiversité et de zones humides.

Cette analyse a été réalisé dans la partie « 3.12 : Outils de planification et de gestion du territoire » disponible à partir de la page 142 de l'étude d'impact.

2.6 Mesures ERC et dispositif de suivi

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'efficacité attendue des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) prévues en phase chantier et le caractère non notable des incidences résiduelles. Elle recommande également de démontrer l'affirmation selon laquelle les impacts potentiels générés par l'ensemble des opérations d'exploitation sont ' faibles et non significatifs (. Elle recommande enfin de compléter le dispositif de suivi des impacts de la phase d'exploitation sur les milieux et de définir des mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation, adaptées.

Un tableau récapitulatif des incidences résiduelles est présenté en page 220 et 221 de l'étude d'impact.

Les mesures mises en place en phase chantier permettront de réduire les impacts. Par exemple la mise en place d'un rideau anti-dispersant permettra de limiter significativement les matières en suspension dans la Seine. Ils permettront de les canaliser. L'impact résiduel est donc faible.

Les opérations d'exploitations auront un impact qui n'est pas significatif au regard des opérations qui seront réalisées sur le quai (simple déchargement de bateaux à l'aide d'une pelle hydraulique). Bien évidemment, les engins seront contrôlés fréquemment pour vérifier l'absence de fuites. Des kits anti-pollution seront installés à bord des engins. La principale mesure en phase d'exploitation est donc d'assurer un bon suivi des engins.

2.7 Résumé non-technique

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de décrire davantage dans le résumé non-technique les enjeux identifiés comme forts et le contenu des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) envisagées.

Afin de ne pas surcharger le résumé non-technique celui-ci n'a pas été modifié. Les mesures ERC sont disponibles à partir de la page 211 de l'étude d'impact.

3. ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE HUMAINE PAR LE PROJET

3.1 La biodiversité

3.1.1 Etat initial

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de revoir ou, à défaut, de justifier la qualification d'enjeu moyen du site du projet au regard de la trame bleue et des enjeux généraux de faune et de flore.

Le niveau d'enjeu est jugé moyen au regard du projet et de la trame bleue. En effet, le milieu aquatique impacté ne possédant aucune zone de frayère identifié par un écologue, l'enjeu écologique du site apparaît donc moins important.

Concernant la faune et la flore, nous avons déjà réalisé une qualification des enjeux. Notre projet a d'ailleurs été réfléchi en fonction des enjeux en respectant la démarche de l'évaluation environnementale. Nous avons adapté l'emplacement du projet afin de minimiser l'impact sur la flore. Enfin les mesures ERC permettront de réduire considérablement les impacts du projet notamment lors de la phase chantier.

3.1.2 Incidences et mesures ERC

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande, s'agissant des incidences potentielles du chantier sur la biodiversité :

- *de décrire plus précisément les engins nécessaires aux opérations de chantier et les circulations envisagées sur le site, afin de démontrer l'absence de dégradation des milieux les plus sensibles, dont la zone humide, par leur passage ;*
- *de mettre en évidence la trouée de vingt mètres dans le dossier où sera localisé le quai et de décrire les opérations d'élagage, de manière à démontrer l'absence d'impact notable sur les arbres de la ripisylve.*

Les engins nécessaires aux opérations de chantier sont dans un premier temps une barge ainsi qu'une drague. Les matières draguées seront déposées dans la barge et évacuées par voie fluviale vers un centre de traitement adapté.

Dans un second temps, les 4 nouveaux ducs d'albe seront mis en place depuis la Seine, à l'aide d'une barge et d'une pelle équipée d'un système de vibrofonçage.

Les opérations de réalisation du quai seront traitées depuis l'installation de criblage à l'aide d'une grue de 80 tonnes permettant ainsi de ne pas descendre sur les berges avec des engins.



Ici une photo de la trouée existante. Les arbres à élaguer sont situés sur la partie gauche de la photo.

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de définir les mesures d'évitement, voire de réduction, nécessaires à la préservation de la mare, même temporaire, servant de lieu de reproduction à la Grenouille rieuse, espèce protégée. Elle recommande également de mieux évaluer l'impact de l'augmentation de la circulation et du stationnement des bateaux sur l'érosion des berges et, indirectement, sur la reproduction de certaines espèces piscicoles, ainsi que les incidences des opérations de déchargement en matière de vibrations, bruits et poussières susceptibles de perturber la faune.

La mare identifiée lors des investigations se situe bien au-delà de l'emprise chantier et ne sera pas impactée en phase d'exploitation. Un écologue vérifiera avant le démarrage des travaux si sa présence est encore avérée. Dans ce cas, un balisage de la zone permettra de réduire significativement l'impact.

3.2 L'eau

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande d'évaluer les risques de pollution des eaux en phase d'exploitation et de définir des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) si nécessaire.

Les risques de pollution des eaux sont faibles. En effet, chaque engin disposera d'un kit anti-pollution, les engins seront vérifiés fréquemment notamment au niveau des raccords hydrauliques. Le plein des engins ne sera pas réalisé sur le quai mais sur l'installation de traitement, enfin la plateforme sera nettoyée régulièrement afin de limiter les chutes de sables et gravats dans la Seine

3.3 Les sols

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une description du devenir des 1 900 m³ de sédiments qui seront dragués (transport, stockage, revalorisation...) et par une évaluation des impacts environnementaux de ces opérations.

Les sédiments seront évacués via une barge vers un centre de traitement adapté.

3.4 L'air

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande de mieux évaluer l'impact des émissions de poussières induites en phase d'exploitation du quai et de définir des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) adéquates.

La circulation des engins étant réalisée sur l'installation de traitement, les mêmes dispositifs seront mis en place comme un arrosage des pistes en période de sécheresse afin de limiter les poussières dans l'air.

3.5 Le climat

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande la production d'un bilan global des émissions de gaz à effet de serre du projet en phase d'exploitation, intégrant l'acheminement par poids lourds des matériaux destinés au remblaiement.

Aucun bilan n'a été produit pour cette étude, cependant le gain global sur les gaz à effet de serre apparaît important au regard de l'approvisionnement en remblais. En effet, le remblai étant rare localement, celui-ci sera acheminé depuis la région parisienne par bateau. Le dernier kilomètre jusqu'à la carrière d'Alizay est assuré par un camion. Le bilan est donc meilleur avec cette technique plutôt que l'utilisation de camions depuis la région parisienne.

3.6 Le bruit

Demande de la MRAe : L'autorité environnementale recommande d'évaluer quantitativement la hausse du trafic de camions et de bateaux du fait de l'exploitation du quai de déchargement et des opérations de remblaiement de la carrière d'Alizay et d'évaluer les incidences en matière de nuisances sonores auprès des populations, afin de définir des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) adéquates si nécessaire.

La réponse faite précédemment concernant le bruit s'applique également à cette rubrique. Afin de limiter les pollutions sonores l'utilisation de bateaux apparaît plus intéressante.



Pour nous contacter

Kévin Bénard

Chef de Projets Environnement

+33 6 84 82 53 01

kbenard@verdi-ingenierie.fr

VERDI

VERDI Conseil Cœur de France

+33 1 42 22 61 22

conseilcoeurdefrance@verdi-ingenierie.fr

99 rue de Vaugirard | 75006 Paris

SIRET 784 274 698 00017 RCS PARIS

APE 7112B

TVA Intracommunautaire FR 60784274698