

Société des Carrières de Vignats

Les Carrières
14700 VIGNATS

Plate-forme multimodale de transit et valorisation de matériaux
Commune du Val d'Hazey (27)

Dossier de demande d'autorisation environnementale

Article R181 du Code de l'Environnement

Mémoire en réponse suite à l'avis de la MRAE du 4 février 2022



Dossier réalisé en collaboration avec :



Référence : R219c-fev22

TABLE DES MATIERES

1.	Contexte	2
1.1.	Objet de la demande	2
1.2.	Avis de la MRAE	3
2.	compléments apportés en réponse à l'avis de la MRAE	4
2.1.	Contexte environnemental	4
2.2.	Contenu du dossier	5
2.3.	Scenario de référence	6
2.4.	effets cumulés	7
2.5.	Justification du projet	9
2.6.	Plans / programmes	12
2.7.	Espèces protégées	13
2.8.	Flore patrimoniale	14
2.9.	Avifaune et ichtyofaune	16
2.10.	Zones humides	19
2.11.	Incidences des émissions lumineuses et sonores sur la faune	20
2.12.	Risque inondation	21
2.13.	Le climat	24
2.14.	Bruits et poussières	26
2.15.	Dépollution des sols	29
2.16.	La Paysage	30

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE Accord de la SNCF pour l'usage de la voie Pierre et Marie Curie	31
---	-----------

1. CONTEXTE

1.1. OBJET DE LA DEMANDE

La société des carrières de Vignats souhaite exploiter une plate-forme multimodale fer-route-fluvial sur un ancien site industriel (friche) localisé sur la commune de Val d’Hazey (27).

Les aménagements et activités envisagés relèvent d’une évaluation environnementale systématique et ont nécessité le dépôt d’une demande d’autorisation environnementale au titre des Installations Classées pour la Protection de l’Environnement (ICPE) et de la loi sur l’eau (IOTA), **déposé sur la plateforme dématérialisée Gun Environnement le 13 octobre 2021.**

Cette demande porte ainsi sur :

- L’aménagement de deux estacades et d’un poste de chargement par convoyeur, en rive gauche de la Seine,
- La création d’un embranchement ferroviaire et la réactivation d’une voie ferrée sur le terrain, comprenant 400 mètres linéaire de voie ferrées, un appareil de voie et un heurtoir,
- La réactivation de la voie d’accès routière Sud,
- La construction d’installations de chargement-déchargement,
- Le transit de produit minéraux, intégrant :
 - o L’apport de matériaux produits sur les sites de carrière du groupe Vignats par voie ferrée (en majorité) et poids lourds,
 - o L’export de matériaux inertes pour mise en remblais sur les sites de carrière du groupe Vignats,
- La valorisation de matériaux inertes, incluant des installations de concassage-criblage,
- Le transfert de containers depuis la Seine vers le réseau routier et ferré.

1.2. AVIS DE LA MRAE

Par courrier en date du 4 février 2022, la DREAL de Normandie a transmis à la société des Carrières de Vignats l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) sur le projet.

Le résumé de cet avis précise que :

Le dossier d'évaluation environnementale transmis à l'autorité environnementale est globalement de bonne qualité : il est clair, riche et aborde l'ensemble des enjeux du projet. La démarche menée est globalement adaptée et proportionnée (méthodologie claire, nombreuses études et visites de terrain).

et précise également le contenu des éléments sur lesquels des compléments sont attendus :

L'autorité environnementale souligne néanmoins quelques lacunes du dossier, pour lesquelles elle formule des recommandations. Il s'agit principalement :

- d'évaluer précisément l'impact carbone du projet considéré dans l'ensemble de ses composantes et de son cycle de vie, notamment compte tenu du report modal attendu de la route vers le fer et le fluvial ;
- d'étayer certaines analyses de manière à démontrer l'adéquation des mesures prises avec les enjeux les plus forts :
 - la bonne prise en compte de la sensibilité des milieux aquatiques ;
 - le suivi de certaines espèces patrimoniales, notamment de l'Œdicnème criard ;
 - la préservation des stations de la flore patrimoniale ;
- d'évaluer plus précisément les incidences des émissions sonores et lumineuses et le risque de dérangement de la faune, notamment la nuit, ainsi que le risque de nuisance sonore pour les habitants ;
- de détailler la prise en compte du risque d'inondation (méthodologie d'élaboration de la mesure compensatoire, détail des mesures de repli en cas d'annonce de crue de la Seine) ;
- de préciser la manière dont les recommandations du bureau d'études relatives aux pollutions des sols constatées seront prises en compte et mises en œuvre.

Le présent mémoire a pour objet de fournir les compléments sur les sujets évoqués par la MRAE.

Ces éléments sont apportés dans l'ordre des compléments évoqués dans l'avis détaillé. Au regard de ces éléments, des mesures complémentaires de limitation des impacts du projet sont envisagées par la société des carrières de Vignats :

- **dès obtention de l'autorisation, création d'une instance de concertation avec les responsables sécurité des entreprises voisines,**
- **avant travaux, opération de déplacement de la station d'orpin blanc (espèce végétale patrimoniale) proposée en complément des mesures évoquées dans le dossier,**
- **des mesures de turbidité seront réalisées en amont et en aval des travaux, selon une fréquence hebdomadaire pendant les travaux d'implantation des estacades. Si une dégradation de la qualité de l'eau était observée, les travaux seraient arrêtés et des mesures seraient prises avec les responsables du chantier pour éviter que cela ne se reproduise.**
- **la société Carrières de Vignats s'engage à effectuer des mesures de bruits en période diurne ET nocturne. De plus, elle propose l'ajout d'une seconde station de mesures à Courcelles sur Seine, au Nord Est**
- **Le dossier présentait des conditions de mesures de ces poussières par plaquettes de dépôt. La société Carrières de Vignats s'engage à effectuer ces mesures à l'aide de jauges Owen.**

Ces mesures sont détaillées dans la suite de ce mémoire.

2. COMPLEMENTS APPORTES EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE

2.1. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

Compléments demandés

Le site s'inscrit au sein d'une zone industrielle, à proximité d'autres sites accueillant des ICPE. Les habitations les plus proches du projet se trouvent à 350 mètres environ. Une station de traitement des eaux usées se situe à 60 m. Les différentes installations voisines et les enjeux qu'elles représentent, notamment en matière de risques, ne font pas l'objet d'une ample description dans le dossier. Les sols sont par ailleurs pollués du fait des anciennes activités (ateliers de construction de wagons).

Situé notamment le long de la voie ferrée et à environ 350 mètres à l'ouest de la route départementale (RD) 316 franchissant la Seine, le secteur est fréquenté et potentiellement bruyant.

L'autorité environnementale recommande de mieux décrire les enjeux industriels, environnementaux et de sécurité relatifs aux installations voisines présentes dans la zone industrielle, afin de les prendre en compte dans l'étude d'impact.

Réponse apportée

Les principales activités industrielles voisines regroupent :

- le site BS Coatings à l'Est du projet : activité liée aux peintures et liants,
- le site LR Logistics au Nord-Ouest du projet : activité liée au reconditionnement de containers,
- le nouveau site Skytech, implanté dans la continuité du projet, au Nord-Ouest : activité de tri des plastiques.

Ces différentes activités peuvent générer des enjeux cumulés, notamment en termes de risque incendie et de trafic routier.

Aucun de ces sites n'est classé en SEVESO, ni ne possède de Plan de Prévention des Risques Technologiques.

Concernant les risques associés au trafic routier, ils concernent BS Coatings et LR Logistics et ont fait l'objet d'un projet d'aménagement des accès routiers, qui sera mis en œuvre par la collectivité, Seine-Eure Agglo, compétente.

Concernant les risques incendie, l'ensemble des sites est pourvu de moyens de lutte adaptés. Le site BS Coatings dispose en outre d'un Arrêté réglementant la défense incendie.

SCV s'engage dès obtention de l'autorisation :

- **à solliciter le SDIS pour vérifier que les équipements du réseau public sont fonctionnels pour permettre leur intervention en cas d'incendie,**
- **à créer une instance de concertation entre les responsables sécurité des entreprises mentionnées dans ce paragraphe.**

2.2. CONTENU DU DOSSIER

Compléments demandés

L'ensemble du dossier est, sur la forme, de bonne qualité. Il est richement illustré et explique clairement la nature du projet. Il aborde l'ensemble des différentes composantes environnementales. Le volet spécifique consacré aux sites Natura 2000 répond aux exigences du code de l'environnement en la matière.

Toutefois, l'étude d'impact gagnerait à distinguer plus clairement les documents relevant d'annexes et les composantes relevant de l'étude d'impact proprement dite, ne serait-ce que pour proposer une pagination cohérente. Elle mériterait au moins de comporter une table des matières générale permettant au lecteur de se repérer et de se reporter plus facilement à ses différentes parties.

L'autorité environnementale recommande de faciliter la lecture du dossier d'étude d'impact en distinguant plus clairement l'étude d'impact elle-même de ses annexes et en y intégrant une pagination cohérente ainsi qu'une table des matières.

Réponse apportée

Une demande d'autorisation environnementale nécessite la prise en compte de nombreux paramètres environnementaux et réglementaires et induit la fourniture d'un dossier « copieux » dans lequel sont intégrées de nombreuses études spécifiques confiées à différents bureaux d'études. Certes, il n'est pas toujours évident de se repérer dans ce dossier intégrateur.

Le choix fait pour la trame du dossier présenté est de reprendre les thématiques demandées par le Code de l'Environnement, afin de ne pas omettre la fourniture de pièces réglementaires. Cela génère des redondances qui ne peuvent malheureusement pas être évitées sous peine de présenter un dossier incomplet au regard de la réglementation.

Pour mémoire, la note de présentation non technique (intégrée volontairement en tout début de classeur sous forme de fascicule séparé) constitue un résumé utile à la compréhension globale du projet, de ses impacts et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou à défaut les compenser.

Une table des matières générale est bien présente en début de classeur. Celui-ci présente en outre des intercalaires permettant au lecteur de se repérer dans le dossier, notamment pour isoler l'étude d'impact du reste du dossier.

2.3. SCENARIO DE REFERENCE

Compléments demandés

2.3 Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet (scénario de référence)

Ce scénario est conçu comme le contexte futur raisonnablement prévisible dans lequel s'inscrit le projet. Les évolutions caractérisant le scénario de référence résultent de variables exogènes au projet, sur lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas d'influence directe (évolutions macroéconomiques, autres projets en cours indépendants du projet présenté, mise en conformité avec la réglementation...).

En l'espèce, le maître d'ouvrage se limite à mentionner (p.185 du dossier) qu'il n'existe pas actuellement d'autres projets sur cette friche et qu'elle n'est donc pas susceptible d'évoluer, estimant ainsi que le scénario de référence est identique à l'état initial actuel. Cette analyse ne prend pas en compte la dynamique d'évolution du site, notamment sa reconquête progressive par différentes espèces, à la suite des espèces pionnières déjà présentes sur le site, comme cela est mis en évidence par l'état initial qui signale la présence de nombreuses espèces, parfois rares). Ces éléments montrent que cet espace accueille aujourd'hui une biodiversité plus riche que lors de son fonctionnement industriel pré-existant.

L'autorité environnementale recommande de réexaminer l'analyse du scénario de référence en tenant compte de la reconquête progressive du site par la biodiversité.

Réponse apportée

Le paragraphe 8.3.2 du dossier est le suivant :

Il n'a pas été recensé de projet susceptible de faire évoluer les terrains prévus pour le projet par rapport à leur usage actuel.

L'évolution de ces terrains, sans ce projet, resterait en friche industrielle et ce site resterait pollué.

Il est ainsi complété :

Il n'a pas été recensé de projet susceptible de faire évoluer les terrains prévus pour le projet par rapport à leur usage actuel.

L'évolution de ces terrains, sans ce projet, resterait en friche industrielle, avec maintien de bâtiments insalubres et potentiellement dangereux. Il subsisterait des risques d'intrusion de personnes non autorisées et ce site resterait pollué.

Le diagnostic faune flore établi par la société ALISE a mis en évidence la présence d'une reconquête progressive partielle du site par la biodiversité sur les espaces non imperméabilisés, avec en particulier le développement de friches, friches rases et friches arbustives, selon la typologie EUNIS.

En absence de mis en œuvre du projet de la société des Carrières de Vignats, les espaces non imperméabilisés continueraient leur colonisation par les espèces animales et végétales, tant patrimoniales et protégées (flore et avifaune notamment) qu'invasives (4 espèces invasives recensées sur le site). A long ou très long terme, la végétation rase pourrait laisser place à une végétation plus dense, arbustive voire arborée, modifiant la nature des espèces animales et végétales présentes.

2.4. EFFETS CUMULES

Compléments demandés

À cet égard, l'autorité environnementale estime que les travaux de modification de l'accès routier à la zone industrielle, dans la mesure où ils sont rendus nécessaires par le projet de plate-forme, doivent être considérés comme relevant du même périmètre de projet au sens de l'évaluation environnementale⁷, qu'ils devront donc faire l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact du projet de plate-forme et, le cas échéant, d'une nouvelle saisine sur cette base de l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale recommande de compléter ou, à défaut, d'actualiser l'étude d'impact pour y intégrer les travaux de modification de l'accès routier à la zone industrielle relevant du conseil départemental dans la mesure où ils sont rendus nécessaires par le projet de plate-forme.

Réponse apportée

L'aménagement du carrefour ne peut en aucun cas être intégré au périmètre ICPE du projet sur lequel porte la demande d'autorisation environnementale :

- les terrains ne sont pas privés et ne pourraient pas faire l'objet d'une démonstration de maîtrise foncière par l'exploitant,
- son emprunt n'est pas dédié uniquement aux usagers de la plateforme Vignats.

Les aménagements proposés visent à fluidifier et sécuriser une voie publique.

Le trafic de poids lourds empruntera en effet l'avenue Pierre et Marie Curie, puis la rue Jean de Beker Rémy avant de rejoindre la RD316.

Rappelons que par rapport à l'accès actuel au site par le Nord, l'accès est plus direct, plus sécurisé, et permet d'éviter aux camions de transiter à proximité des habitations et du collège situés au Sud de la RD 65.

L'avenue Pierre et Marie Curie est en effet partiellement privée. La SNCF, qui est le propriétaire d'une partie de cette voie, a donné un accord pour la cession de cette parcelle afin de permettre l'amélioration de la desserte routière du site. (cf document joint en annexe).

Cette avenue Pierre et Marie Curie fera l'objet d'un programme de travaux de redimensionnement et de signalisation par Agglo Seine Eure pour permettre de sécuriser et fluidifier la circulation des poids lourds sur ce nouveau secteur industriel qui dessert également les entreprises BS Coatings et LR Logistique. Soulignons également que cet accès permet, de manière exceptionnelle, la desserte des autres entreprises industrielles (SKYTECH) et les ateliers municipaux, lors des épisodes de crues de la Seine qui inondent le seul accès Nord de cette zone industrielle.

La rue Jean de Beker Rémy est en revanche une voie publique. Son dimensionnement est suffisant pour accepter le trafic induit par l'activité future. Les photographies suivantes illustrent :

- le débouché de la l'avenue Pierre et Marie Curie sur la rue Jean de Beker Rémy,
- le débouché de la rue Jean de Beker Rémy sur la RD316.



Fig. 1 : Débouché de la l'avenue Pierre et Marie Curie sur la rue Jean de Beker Rémy,



Fig. 2 : Débouché de la rue Jean de Beker Rémy sur la RD316.

2.5. JUSTIFICATION DU PROJET

Compléments demandés

2.5 Étude de solutions de substitution / justification des choix

Selon l'article R. 122-5 (II – 7°) du code de l'environnement, l'étude des solutions de substitution raisonnables consiste en une description des solutions qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment après comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

Les solutions alternatives et la justification des choix sont présentées à partir de la page 190 de l'étude d'impact. Le dossier ne contient pas de véritable alternative, uniquement des variantes non discriminantes sur le plan environnemental (moins d'estacade, autre accès au site). Si la configuration du site est très spécifique (présence d'axes routier, ferré et fluvial, friche), elle n'est pas nécessairement unique sur l'axe de la Seine : ce point aurait pu être davantage démontré pour dégager, ou non, des sites d'implantation alternatifs et en comparer les impacts potentiels sur l'environnement. Les justifications sont uniquement d'ordre économique, seul le développement du transport multimodal constituant également une opportunité intéressante au regard de l'enjeu climatique. Toutefois, sur ce point, le dossier est très affirmatif et peu étayé, du fait notamment de l'absence de bilan carbone comparé.

L'autorité environnementale recommande de compléter et d'approfondir les analyses permettant de mieux justifier le projet retenu au regard de ses impacts environnementaux et en comparaison d'autres solutions, notamment d'implantation. Elle recommande également d'évaluer plus précisément l'impact du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre, notamment compte tenu du report modal de la route vers le fer et le fluvial.

Réponse apportée

Sur le choix du site

Le site présente des caractéristiques uniques détaillées au paragraphe 8.5.2 du dossier et reprises ici :

- juxtaposition des voies routières, ferrées et fluviales,
- surface suffisante pour accueillir les activités envisagées
- Compatibilité du document d'urbanisme de la commune avec ce type d'activité,
- Maitrise foncière des terrains,
- Absence de zonage de protection relatif :
 - o Au patrimoine naturel,
 - o Au patrimoine architectural et paysager,
 - o Aux eaux superficielles et souterraines

Le dossier ne présente aucune alternative au choix du site du Val d'Hazey, car aucun autre site n'a pu être identifié par la société des Carrières de Vignats comme pouvant recevoir les activités envisagées en validant l'ensemble de contraintes évoquées ci-dessus.

Le site BRANGEON implanté sur la commune de GAILLON a fait l'objet d'une reconnaissance, mais la desserte ferroviaire ne pouvait être assurée sur ce site, et les capacités des infrastructures existantes de chargement/déchargement des barges étaient insuffisantes (limitées à la réception de barges de < 1 000 tonnes). Enfin, un autre prospect était déjà par ailleurs engagé et prioritaire sur ce site pour déployer une nouvelle activité (son projet s'est par la suite confirmé et a été réalisé, rendant définitivement cette variante inexistante pour notre société).

Sur les impacts environnementaux et les gaz à effet de serre

Le projet permet un report modal de près de 5 000 camions par an, au bénéfice du fret ferroviaire et fluvial.

Cette logique est en parfaite adéquation avec les documents d'orientation (CPIER, SRADETT, Plan de Protection de l'Atmosphère notamment, présentés au chapitre 3.6.3 du dossier) et tend vers une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et une baisse des incidences du transport de matériaux sur le climat.

Rappelons également que le site du Val d'Hazey est une opportunité rare de s'implanter sur une friche industrielle permettant de respecter la « Zéro Artificialisation Nette » promue par la loi Climat.

La société Carrières de Vignats a effectué un comparatif du bilan des émissions de carbone liées au transport des matériaux de la future plateforme entre :

- une situation 100% route,
- et une situation 64% fer et 36% fleuve.

La solution mixte fer-fleuve émettrait un équivalent de 1967 eq CO², contre une émission de 2914 eq CO² pour la solution route.

Le fret ferré et fluvial permet ainsi une réduction de gaz à effets de serre d'environ 30%.

Les documents joints en page suivante illustrent ces calculs, réalisés à partir de l'Outil Carbone et Energie pour les Carrières, développé par UNICEM.

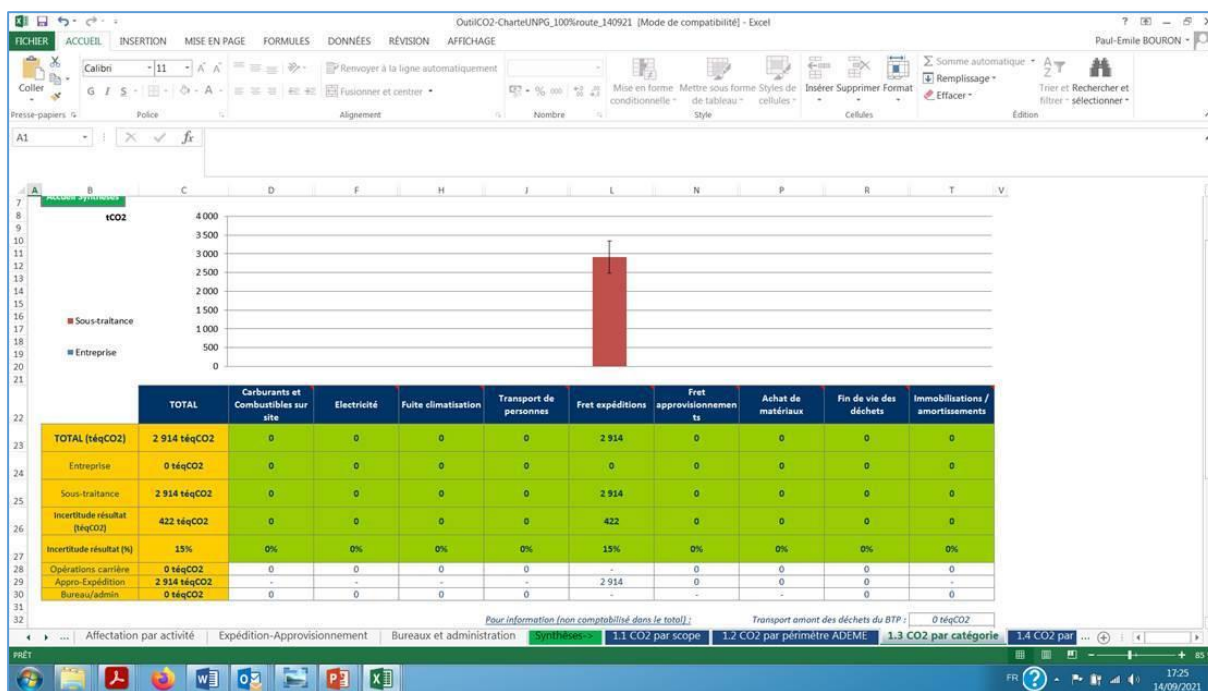


Fig. 3 : Emission de CO2, solution 100% route

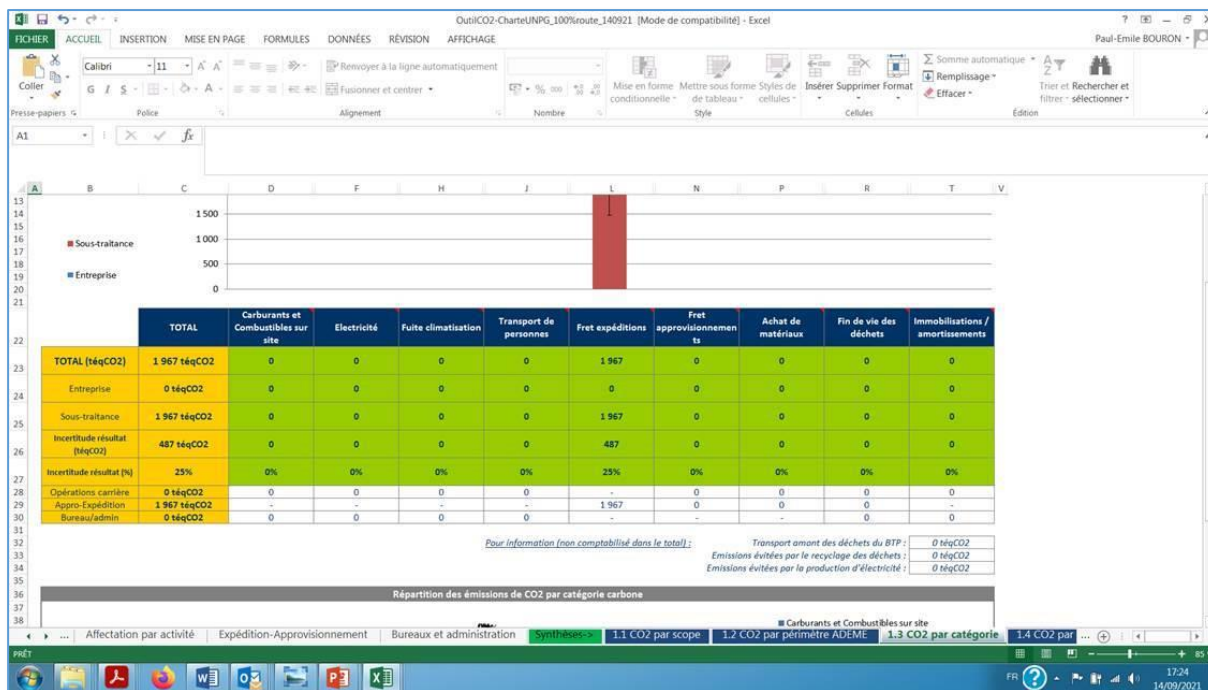


Fig. 4 : Emission de CO2, solution 64% fer et 36% fleuve

2.6. PLANS / PROGRAMMES

Compléments demandés

2.6 Prise en compte des plans/programmes

L'analyse de l'articulation avec les documents de planification ou de programmation ne fait pas l'objet d'un développement spécifique au sein du dossier. La prise en compte du plan local d'urbanisme est abordé à plusieurs reprises dans la mesure où celui-ci doit être mis en compatibilité (cf. paragraphe 1.2 du présent avis). Le volet hydrologique comporte une analyse de la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie dans sa version 2010-2015 (actuellement en vigueur) et dans sa version de projet 2022-2027⁸. Cette analyse reste partielle, car elle se limite à quelques orientations de ce Sdage.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de la prise en compte des plans et programmes en abordant l'ensemble des enjeux, des objectifs et des dispositions qui concernent le projet.

Réponse apportée

La compatibilité avec les plans, schémas et programmes d'orientation nationale, régionale et départementale fait l'objet du chapitre 3.6.3 du dossier.

Après une revue sous forme de tableau des différents plans et programmes potentiellement applicables au projet (en référence à l'article R122-17 du Code de l'Environnement), un focus est établi sur les plans et programmes concernés par le projet :

- paragraphe 3.6.3.2 : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de Normandie
- paragraphe 3.6.3.3 : Schéma Départemental des Carrières de l'Eure
- paragraphe 3.6.3.4 : CPIER Vallée de la Seine
- paragraphe 3.6.3.5 : SRADETT
- paragraphe 3.6.3.6 : Plan de protection de l'atmosphère de l'Eure et de la Seine Maritime

Les aspects liés à l'urbanisme (PLUi et PADD associés) sont présentés au paragraphe 3.5.

Les aspects liés au SDAGE sont en effet traités dans le volet hydrologique de l'étude d'impact.

2.7. ESPECES PROTEGEES

Compléments demandés

L'autorité environnementale recommande de s'assurer, avant la phase de travaux, de l'absence d'espèces protégées dans les arbres amenés à être abattus.

Réponse apportée

Au regard des inventaires naturalistes réalisés, les éventuelles espèces protégées recensées dans les arbres sont des oiseaux.

L'absence d'impact des travaux sur ces espèces est assurée par la mesure E01, qui constitue une mesure d'évitement temporel : travaux hors de la période de nidification allant de mars à fin juillet. Cette mesure est rappelée infra pour mémoire.

Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux (code E4.1)																
Type	Evitement	Réduction	Compensation	Accompagnement/suivi												
	X															
Compartiment biologique	Habitats/flore	Faune terrestre						Avifaune								
	X	X						X								
Phase projet	Construction / chantier						Exploitation									
	X															
Description de la mesure :																
Des espèces patrimoniales nichent sur la zone d'étude ou ses abords, il est nécessaire que les premiers travaux (défrichement, débroussaillage, terrassement) soient réalisés en dehors de la période de nidification allant de début mars à fin juillet. À cette époque, ils risqueraient de perturber la nidification par la gêne occasionnée ou pourraient entraîner la destruction des nids.																
Afin d'éviter les risques de destruction de ponte/couvée et de juvéniles lors des périodes particulièrement sensibles de reproduction, il faudra éviter (voire exclure) les travaux de débroussaillage, défrichement et terrassement des emprises travaux lors des périodes de reproduction des espèces. Les arbres destinés à être abattus ou élagués le seront à la période où les espèces arboricoles ne les utilisent pas (automne-hiver).																
Un calendrier de recommandations vis-à-vis des interventions en phase chantier est indiqué ci-après pour ce qui concerne l'avifaune.																
Réalisation des travaux de préparation des terrains		Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Jui	Jui	Août	Sep	Oct	Nov	Déc			
Avifaune / Faune terrestre																
		<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f08080;"></td> <td>Période défavorable</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #90ee90;"></td> <td>Période favorable</td> </tr> </table>												Période défavorable		Période favorable
	Période défavorable															
	Période favorable															
Si toutefois malgré ces recommandations, il devait y avoir des travaux en période de reproduction, il faudrait, dans tous les cas que les terrassements soient effectués avant le mois de mars afin de rendre ces zones stériles pour la nidification.																
Coût : pas de coût spécifique.																

2.8.FLORE PATRIMONIALE

Compléments demandés

Les incidences sur la flore, en l'absence de mesures ERC, sont jugées faibles pour la flore commune et modérées pour la flore patrimoniale (p. 143). Sur ce dernier point, l'évaluation englobe indistinctement les trois espèces patrimoniales recensées. Or, si la plus présente sera la moins impactée (Aristolochie clématite le long de la Seine), les stations des deux autres espèces (Orpin blanc et Digitale jaune) seront complètement détruites (aménagements prévus sur ces zones). La définition de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation est indispensable pour assurer le maintien de la présence de ces espèces patrimoniales.

L'autorité environnementale recommande de distinguer l'évaluation des incidences sur la flore patrimoniale selon les différentes espèces. Elle recommande de définir des mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation pour assurer le maintien de chacune des espèces patrimoniales.

Réponse apportée

Les cartes jointes en page suivante présentent :

- la localisation des 3 espèces patrimoniales au droit de la zone d'étude (plus large que la zone impactée),
- l'implantation du projet au regard de la localisation des espèces patrimoniales et habitats.

Le périmètre jaune figuré sur le second plan (enjeux flore) montre que les travaux n'impacteront que très peu de stations d'espèces patrimoniales (points orange).

- Les stations de digitale jaune sont en effet dans l'emprise de la zone protégée.
- La grande majorité des stations d'aristolochie seront préservées (dans le périmètre d'étude mais hors du périmètre ICPE), à l'exception de quelques pieds au droit des futures estacades.
- Seule la station d'orpin blanc sera détruite. La préservation des espaces voisins permettra cependant de maintenir un biotope où cette espèce pourrait de nouveau se développer. **Une opération de déplacement de cette station est proposée en complément des mesures évoquées dans le dossier.** Elle suivra les modalités suivantes : la station sera déplacée manuellement, après prélèvement des pieds concernés. Ils seront déplacés sur un milieu chaud et sec (l'espèce étant xérophile et thermophile) relativement pauvre voire minéral. Le déplacement s'effectuera préférentiellement au printemps, avant la période de floraison qui débute généralement en juin.

Rappelons également que :

- ces espèces ne sont pas protégées, et rien n'empêcherait donc leur suppression,
- la mesure R06 prévoit une gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet, favorable au développement de ce type d'espèces patrimoniales en dehors des espaces artificialisés.

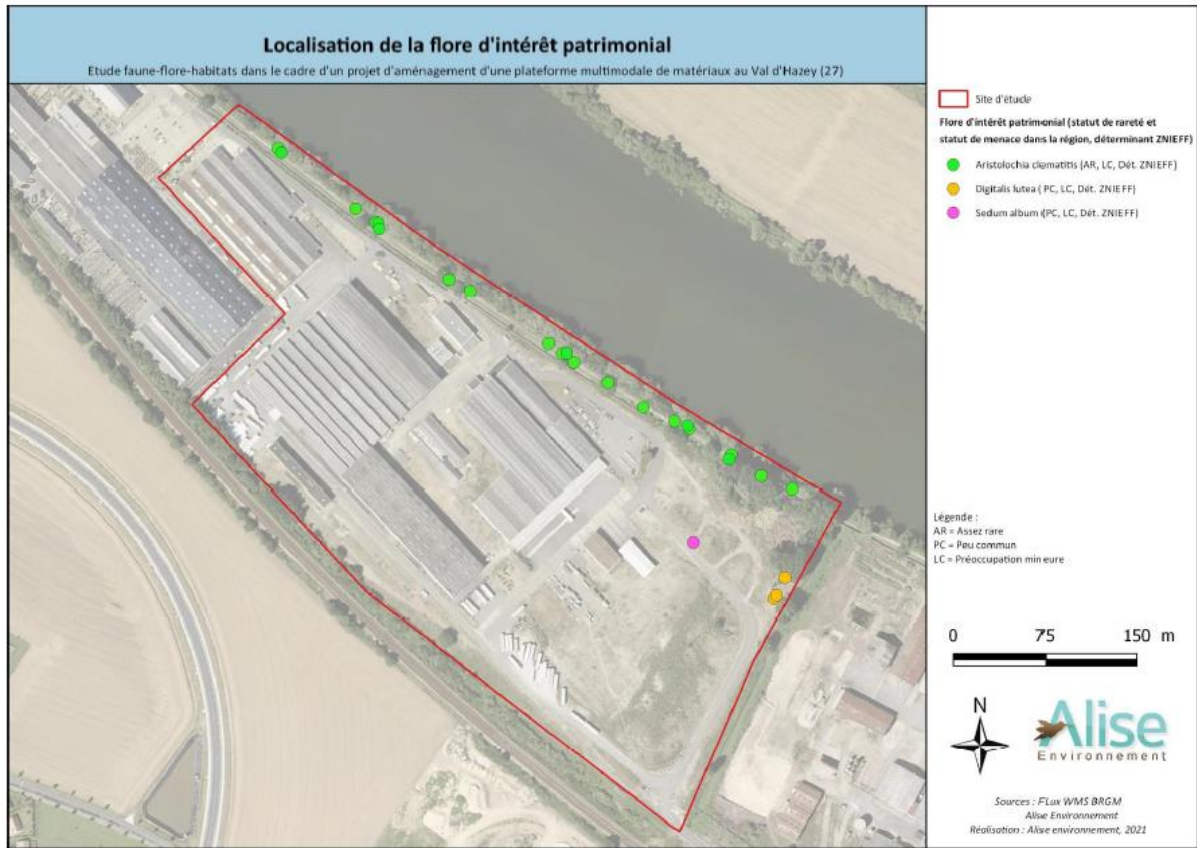


Figure 14 : Localisation de la flore d'intérêt patrimonial

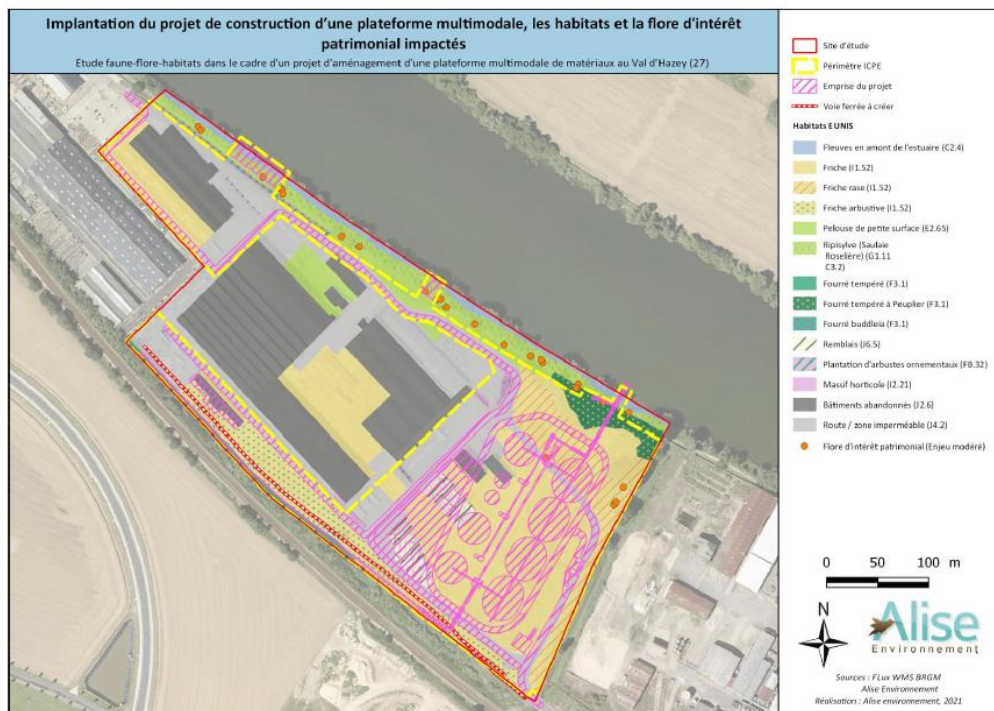


Figure 54 : Implantation du projet de construction d'une plateforme multimodale, les habitats et la flore d'intérêt patrimonial impactés

2.9. AVIFAUNE ET ICTHYOFAUNE

Compléments demandés

Pour la plupart des espèces avifaunistiques d'intérêt patrimonial, les incidences seront faibles car limitées à la période de travaux (p. 145). En revanche, pour quatre espèces, le projet entraîne la destruction d'habitats favorables à leur nidification, notamment pour les deux espèces inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux », le Martin-pêcheur d'Europe et l'Oedicnème criard. Les incidences sur ces espèces sont jugées modérées à fortes. Par ailleurs, les incidences sont modérées également pour le Lapin de garenne et faibles pour le reste de la faune.

S'agissant des milieux aquatiques, les enjeux sont jugés faibles (p. 149) car limités essentiellement aux périodes de travaux. Les incidences sur les frayères par destruction/dégradation des milieux et par dérangement sont jugées faibles. De même, les incidences des travaux sont prises en compte, y compris dans l'étude hydrologique (p. 71), mais les documents sont peu étayés de données permettant de démontrer la faiblesse des incidences en phase de chantier, et ils n'abordent pas la phase d'exploitation.

L'autorité environnementale recommande d'étayer le dossier en matière d'incidences du projet sur les milieux et la faune aquatiques et à prendre en compte la phase d'exploitation dans les analyses.

Réponse apportée

Rappelons préalablement que bien que le martin pêcheur ait été recensé dans l'aire d'étude du projet (carte p.76), son terrier ne sera pas impacté par le projet (cf carte p.148 infra présentant en jaune le périmètre ICPE).

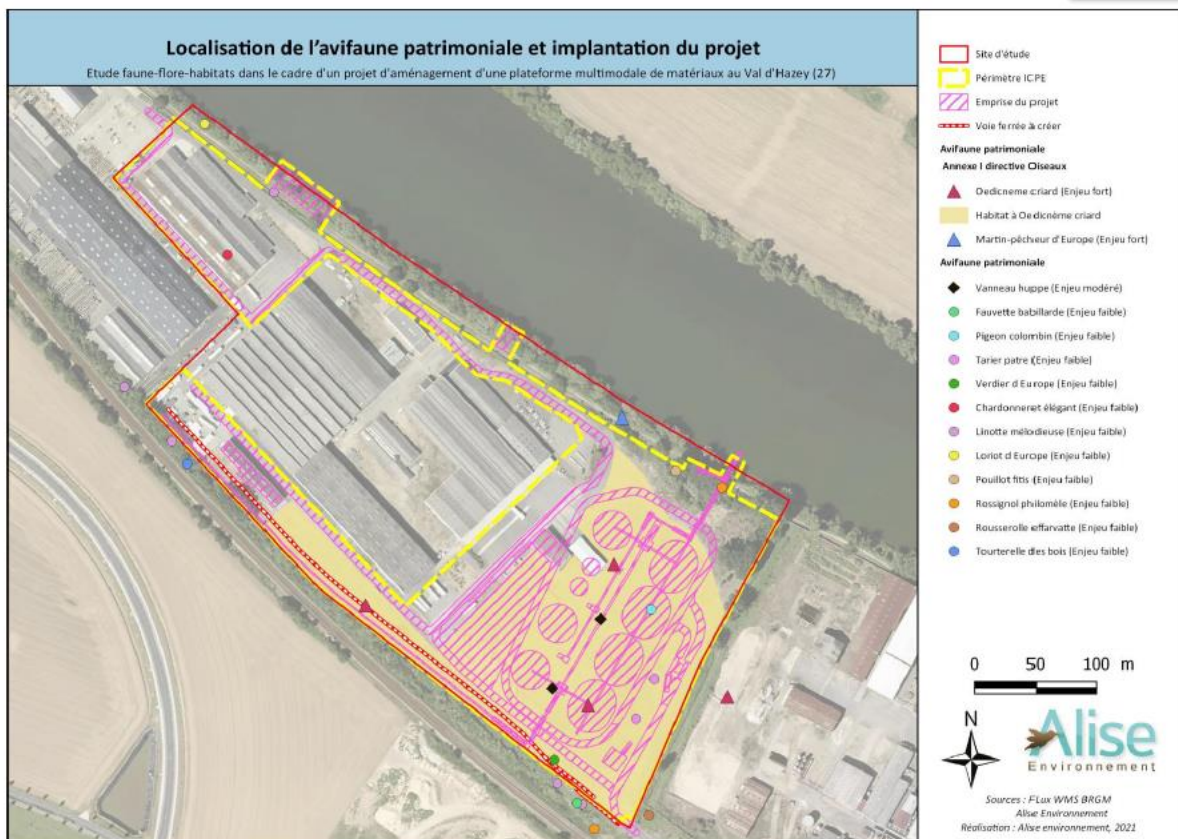


Figure 55 : Localisation de l'avifaune patrimoniale et implantation du projet

Concernant la faune aquatique, une expertise spécifique a été engagée pour identifier la présence potentielle de frayères au droit des futures estacades. Au regard de ces prospections, le projet a été modifié pour permettre la préservation de ces espaces de frayères potentielles. Cette mesure (E03) constitue une mesure d'évitement. Il n'y a donc plus lieu de préciser davantage la phase d'exploitation dans l'analyse des impacts, dès lors que l'impact est évité.

Mesure E03 : Evitement amont – Phase de conception du dossier de demande – Redéfinition des caractéristiques du projet en faveur des frayères (code E1.1c)				
Type	Evitement	Réduction	Compensation	Suivi
	X			
Compartiment biologique	Habitats/flore	Faune terrestre	Avifaune	Chiroptères
	X	X	X	X
Phase projet	Développement			
	X			
<p><u>Description de la mesure :</u></p> <p>L'étude de différentes variantes a permis de proposer un aménagement du site de moindre impact par rapport aux variantes d'aménagement initiales.</p> <p>Il a été recherché ici un positionnement des estacades visant à éviter les zones de frayères potentielles identifiées lors du diagnostic.</p> <p>L'évolution positive du projet au regard des enjeux identifiés pour les frayères est illustrée par les deux figures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Figure 61 localise les frayères potentielles et l'implantation initiale du projet et notamment de l'estacade située en aval (estacade n°3 concernant les conteneurs) qui se trouvait en partie au niveau d'une frayère potentielle ; - La Figure 62 localise les frayères potentielles et l'implantation finale du projet avec décalage d'une vingtaine de mètres vers l'amont de l'estacade n°3. <p>Enfin la Figure 63 localise le positionnement des estacades, avant et après, montrant ainsi l'évolution positive du projet relativement à la localisation des frayères potentielles identifiées.</p>				

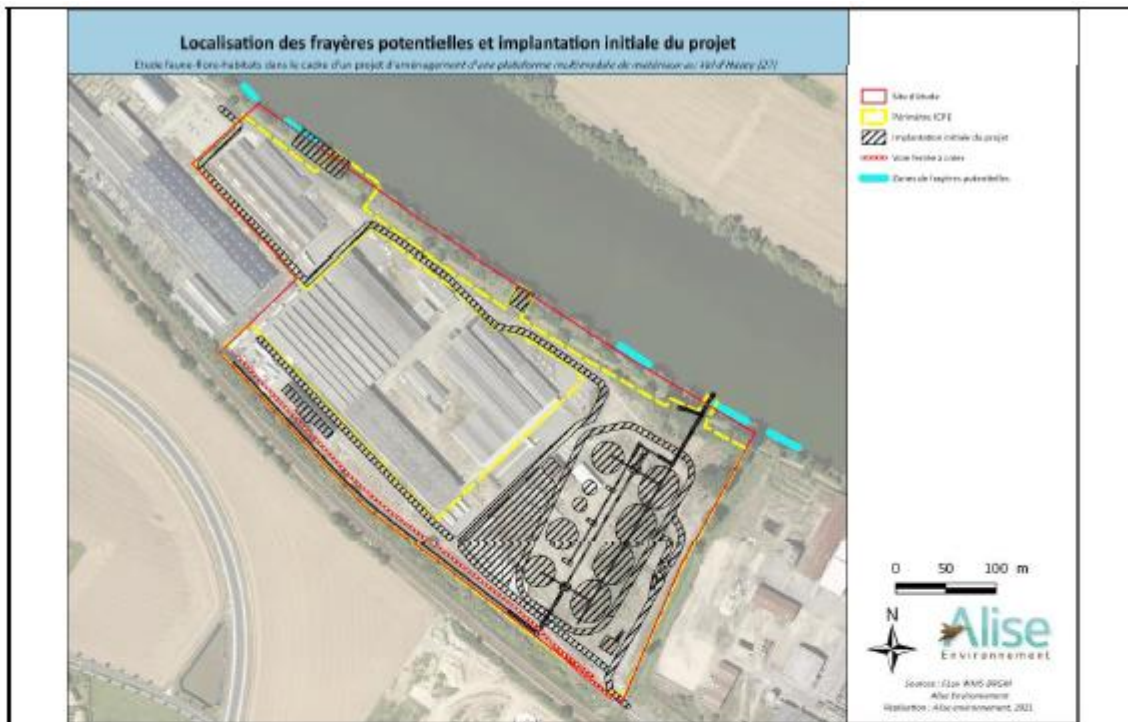


Figure 61 : Localisation des frayères potentielles et implantation initiale du projet

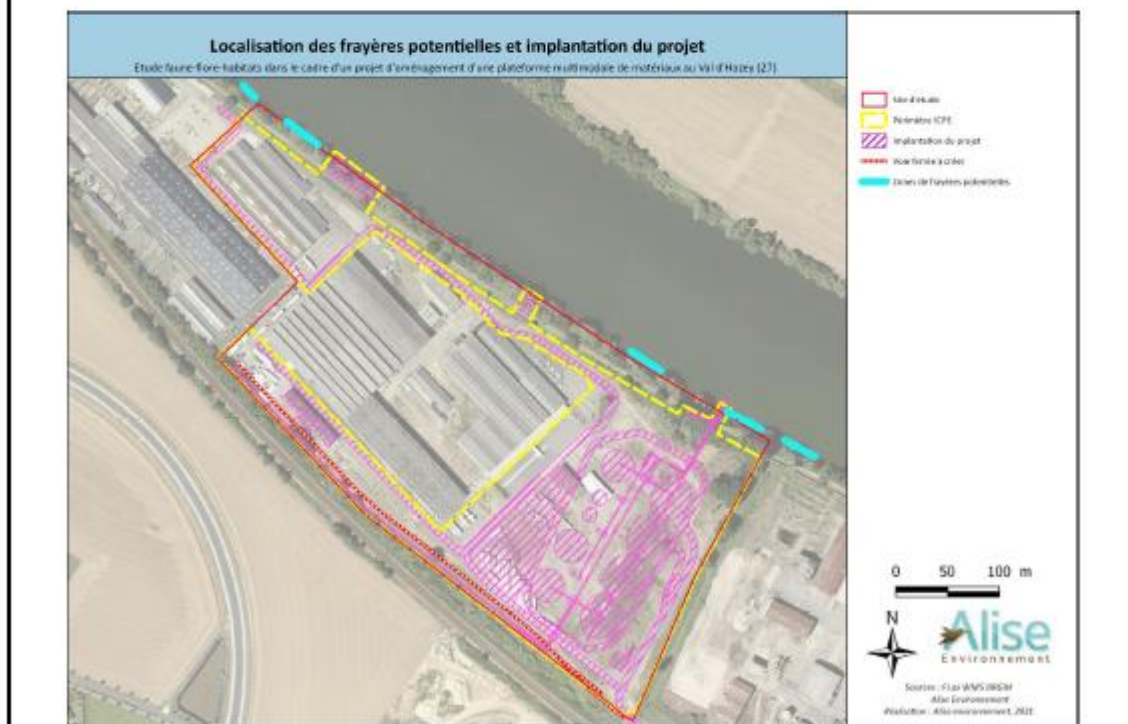


Figure 62 : Localisation des frayères potentielles et implantation finale du projet

2.10. ZONES HUMIDES

Compléments demandés

Concernant les zones humides, une mesure compensatoire est définie : la suppression d'une rampe en béton sur une partie de la berge de Seine (environ 87,5 m²) afin de la renaturer et de reconstituer une zone humide. Elle ne compense pas la surface totale de zones humides détruites (560 m²), mais contribue à en compenser une partie.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'évaluation environnementale en matière d'incidences sur la biodiversité :

- *par des mesures correctives qui pourraient être prises, notamment si une des espèces faisant l'objet d'un suivi n'était plus présente sur le site ;*
- *par une évaluation des incidences attendues des travaux sur la turbidité de l'eau et sur les zones d'inventaire ou de protection proches en aval.*

Réponse apportée

Concernant les zones humides, il convient de préciser que :

- 3916 m² ont été inventoriés au droit de la zone d'étude,
- 560 m² seront impactés par la phase travaux,
- 6,24 m² seront détruits.

Il nous paraît donc erroné de mentionner que 560 m² de zones humides seront « détruites ». Nous confirmons donc, que seulement 6,24 m² seront réellement détruits.

L'analyse de la compensation des impacts sur les zones humides a fait l'objet d'une étude spécifique, jointe en annexe 7 du volet faune flore de l'étude d'impact.

Concernant les mesures correctives qui pourraient être prises en cas de disparition d'une espèce faisant l'objet d'un suivi, on retiendra que la société des Carrières de Vignats propose la création d'un comité de suivi dont l'organisation est présentée ainsi au chapitre 7.5 :

Lors de la présentation des résultats de suivi à ce comité, en présence d'une association de protection de l'environnement et des services de l'Etat, de telles mesures correctives pourront être définies, au cas par cas, en fonction des espèces concernées.

Comité de suivi

Par ailleurs, dans un souci de transparence et d'échange avec les riverains, un comité de suivi pourra être mis en place en cas de demande du maire ou des services de l'Etat.

Il pourra être constitué par :

- Les riverains du site,
- Des élus de la municipalité du Val d'Hazey et de l'agglomération Seine Eure,
- Les services de l'Etat,
- Une association de protection de l'environnement,
- La Société Carrières de Vignats.

Ce comité pourra se réunir tous les 2 ans sur site. Après une visite de la plateforme multimodale, la Société Carrières de Vignats présentera les résultats de ses suivis environnementaux et ses projets pour l'année suivante.

Cette rencontre permettra également aux riverains de faire des observations sur les nuisances potentiellement ressenties.

Les mesures de limitation des impacts de la plateforme pourront être alors adaptées aux remarques éventuellement émises par le comité.

Concernant les incidences des travaux sur la turbidité la société des Carrières de Vignats propose que **des mesures de turbidité soient réalisées en amont et en aval des travaux, selon une fréquence hebdomadaire pendant les travaux d'implantation des estacades**. Si une dégradation de la qualité de l'eau était observée, les travaux seraient arrêtés et des mesures seraient prises avec les responsables du chantier pour éviter que cela ne se reproduise.

2.11. INCIDENCES DES ÉMISSIONS LUMINEUSES ET SONORES SUR LA FAUNE

Compléments demandés

Les émissions lumineuses et sonores sont peu ou pas abordées au volet naturaliste de l'étude d'impact. En particulier, les trains et les barges pourront être chargés ou déchargés de nuit. Ces activités peuvent générer du dérangement et la fuite de certaines espèces, parfois d'intérêt patrimonial (Ædicnème criard, chiroptères). Une mesure de réduction (mesure R05) est prévue pour les émissions lumineuses uniquement, mais elle contient des éléments décrits comme des « recommandations » à appliquer « dans la mesure du possible ». Une extinction des lampadaires est prévue entre 23 h et 6 h (sauf, a priori, lors des chargements et déchargements nocturnes). Une gestion dynamique de ces horaires permettrait de prendre en compte les moments plus sensibles de l'aube et du crépuscule, dont les horaires varient au cours de l'année.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences du projet en matière d'émissions lumineuses et sonores sur la biodiversité, et de déterminer des mesures d'évitement et de réduction, afin d'éviter au maximum le dérangement de la faune.

Réponse apportée

D'une manière générale, les émissions lumineuses et acoustiques peuvent en effet avoir un impact négatif selon leur intensité, leur fréquence, sur la présence de certaines espèces sensibles au dérangement. Pour les chiroptères, les espèces luciphiles telles que les Pipistrelles, Sérotines, Noctules, ne se trouvent pas impactées par les éclairages d'un site. Les espèces dites luciphuges (Murins, Rhinolophes, Barbastelle) peuvent quant à elles être dérangées par la luminosité apportée par le projet.

Le site fonctionnera de façon globale, hors week-ends et jours fériés :

- pour les poids lourds, en période diurne, entre 7h et 19h,
- pour les clients, entre 7h à 19h,
- pour les barges et les trains, en période diurne et nocturne.

Pour des chantiers exceptionnels, l'activité pourra également avoir lieu ponctuellement en dehors de ces horaires, quelques jours par an.

L'Ædicnème criard est connu pour exploiter les carrières de granulats et certaines exploitations industrielles, au sein desquelles le niveau sonore peut être parfois assez important. L'espèce ne sera pas dérangée de manière notable par l'acoustique du site. Rappelons également qu'un espace non aménagé (zone de quiétude) a été prévu sur le site pour cette espèce.

Les niveaux sonores du site sont prévus comme conformes à la réglementation en termes de niveau sonore maximal admissible.

Concernant la gestion des émissions lumineuses, elles seront gérées par « horloge astronomique » donc de manière dynamique. Ce système de commande permet de maîtriser les temps d'allumage de l'éclairage. Le moment optimum de l'allumage et de l'extinction de l'éclairage est calculé en fonction du lieu de la date et de l'heure. C'est une alternative pour remplacer les détecteurs classiques de type lumandard (capteur photoélectrique).

Ce système, par une gestion adaptée de son fonctionnement, limitera les impacts des émissions lumineuses sur la biodiversité.

2.12. RISQUE INONDATION

Compléments demandés

La présentation dans le dossier de la prise en compte du risque d'inondation n'est pas très claire : les éléments sont éclatés en plusieurs points du dossier, ainsi qu'en annexe, et le cheminement des études n'est pas toujours compréhensible. La mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser » n'est pas retracée.

L'autorité environnementale recommande de clarifier la prise en compte du risque d'inondation dans le dossier, en présentant dans un chapitre spécifique l'évaluation des incidences du projet et la mise en œuvre de la séquence « éviter-réduire-compenser » à cet égard, en tenant compte des impacts potentiels du changement climatique à l'œuvre.

Réponse apportée

La prise en compte du risque inondation a fait l'objet de plusieurs interactions entre la société des Carrières de Vignats, la société FR Environnement en charge de l'approche hydrologique de l'étude d'impact, la société Servacad missionnée spécifiquement sur cet enjeu et les services de l'état (notamment la DDTM).

La structuration du dossier (> 1000 pages) rend peut-être l'interprétation des données relatives à l'inondabilité du site « pas très claire ». L'analyse de ce risque est essentiellement décrite dans la note hydraulique réalisée par Servacad et jointe en annexe 1 du volet hydrologique de l'étude d'impact.

Le projet va induire la réduction du champ d'expansion des crues, au travers des constructions et stockages de matériaux réalisés en zone inondable.

Les mesures prises pour compenser ces incidences concernent :

- indirectement la suppression de certains bâtiments, libérant des espaces disponibles pour l'expansion des crues,
- directement le terrassement dans la zone d'aléa modéré pour augmenter le volume d'eau pouvant se répandre en période de crue sur ces espaces.

Le dossier a fait l'objet d'un examen par la DDTM, service prévention des risques et aménagement du territoire, qui a émis un avis favorable au projet en émettant les recommandations suivantes :

Un avis favorable est donné sous réserve des prescriptions constructives suivantes :

- Les niveaux bas des planchers habitables devront être implantés au minimum à 20 cm au-dessus du niveau de référence sur un remblai (limité au droit des constructions et des installations techniques nécessaires à leur fonctionnement) ou vide sanitaire soit un niveau de 15,10m NGF.
- Les postes de distribution vitaux (électricité, téléphone, gaz) devront être équipés d'un dispositif de coupure installé au minimum 50 cm au-dessus du niveau de référence soit un niveau de 15,40m NGF.
- L'éventuel stockage de produits polluants (miscible ou non à l'eau) devra être effectué au minimum 50 cm au-dessus du niveau de référence de 15,40m NGF .

- Les revêtements de sols et de murs situés sous la cote de référence augmentée de 20 cm seront composés de matériaux insensibles à l'eau. Les matériaux d'isolation thermiques et phoniques seront hydrophobes soit une niveau de 15,10m NGF ?

- une vigilance toute particulière au réaménagement d'une partie du bâtiment 66 (235m²) sera portée et il devra faire l'objet d'une étanchéification au niveau de la cote de référence augmentée de 20cm, les ouvrants seront équipés de batardeaux. Le container contenant :

- la cuve de 3000 litres de gazole non routier ,
- les stockages d'huiles sur bacs étanches,

devra être implantée à une cote 15,40m NGF et fera l'objet d'un ancrage ;

Un avis favorable est donné sous réserve des dispositions préventives suivantes :

- sensibilisation de l'ensemble du personnel au risque inondation,

- affichage du risque inondation sur le site,

- mise en place d'un plan de gestion de crise inondation intégrant les dispositions mise en œuvre en cas d'inondation : évacuation, mise en sécurité des engins de chantier...

- ce plan devra :

- être déclenché à partir d'un niveau attendu sur la station hydrométrique de Vigicrue de Vernon de 5,2m correspondant à 1 950m³/s,
- intégrer la fermeture sur des structures sur berges à partir d'un niveau attendu sur la station hydrométrique de Vigicrue de Vernon de 5,4m correspondant d'environ 2 030m³/s,
- une mise en sécurité des engins de chantier à partir d'un niveau attendu sur la station hydrométrique de Vigicrue de Vernon de 5,7m correspondant d'environ 2 130m³/s,
- la fermeture totale du site avant l'atteinte d'un débit attendu sur la station hydrométrique de Vigicrue de Vernon de 2 440m³/s soit environ 6,25m.

- l'ensemble des dispositions de ce plan devra être intégré au plan communal de sauvegarde de la commune du Val d'Hazey

SCV s'engage à mettre en œuvre les préconisations émises ci-dessus par la DDTM, et notamment :

- l'étanchéification de la base des murs de l'atelier jusqu'à la cote de référence + 20 cm,
- l'implantation de la cuve de carburants et des huiles au-dessus de la cote de 15,40 m NGF,
- la mise en place d'un plan de gestion de crise inondation.

Compléments demandés

L'autorité environnementale recommande de clarifier les modalités d'évacuation du site en 24 h et de stockage des matériaux évacués en cas de risque de crue de la Seine.

Réponse apportée

Comme évoqué précédemment, le projet va induire la réduction du champ d'expansion des crues, au travers des constructions et stockages de matériaux réalisés en zone inondable.

L'étude Servicad présente des mesures de compensation volumétriques relatives aux installations mises en place et « consommant » des surfaces actuellement inondables. Le principe de ces mesures repose sur un terrassement d'une partie des terrains à la cote 13,95 m NGF sans modifier la carte des aléas.

En complément, il est prévu de maintenir une alerte VIGICRUE avec un seuil à partir duquel une procédure de retrait des matériaux inertes et en attente de concassage est prévue. Cette mesure correspond à la mesure MR4 suivante définie par FR Environnement :

MR4 Alerte VIGICRUE/seuil d'alerte avec procédure de retrait des matériaux inertes et en attente de concassage	Qualité de l'eau et des sédiments	Exploitation	Pollutions accidentelles des eaux	Négligeable
--	--------------------------------------	--------------	--------------------------------------	-------------

Le lieu de repli de ces matériaux inertes est la plateforme multimodale de transit de matériaux minéraux solides de la société des Carrières de Vignats, localisée à 43 km sur les communes de Petit-Couronne et Grand-Quevilly (76), et autorisée pour ce type de stockage par Arrêté Préfectoral en date du 6 août 2019 (régime de l'enregistrement).

2.13. LE CLIMAT

Compléments demandés

3.3 Le climat

3.3.1 État initial

L'état initial doit aller au-delà de la simple description des conditions climatiques locales (températures, précipitations, régimes des vents...) telle que réalisée aux pages 24 et 25 du volet « humain » de l'étude d'impact. Il doit aborder la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire, de leurs sources et de la stratégie locale pour les réduire (Sraddet, éventuel plan climat air énergie territorial – PCAET – local¹²), pour pouvoir évaluer de quelle manière le projet s'inscrit dans cette dynamique. Il doit également fournir des informations sur les perspectives d'évolutions du climat permettant ensuite d'évaluer au juste niveau la vulnérabilité du projet au changement climatique suivant les différents scénarios du Giec¹³ et de son correspondant à l'échelle régionale.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse de l'état initial du climat, en précisant le contexte local en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de vulnérabilités du territoire, et plus précisément du secteur du projet, au changement climatique.

Réponse apportée

Concernant le contexte local actuel en matière d'émissions de gaz à effets de serre, aucune donnée chiffrée n'a été trouvée. Le PCAET (Plan Climat Air Energie territorial) de l'agglomération Seine Eure aurait pu fournir ce type de données, mais bien qu'une délibération du 22/02/2018 a permis le lancement du PCAET, celui-ci n'est pas encore validé et aucun élément chiffré n'est disponible.

Un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), une démarche de planification en faveur du climat ↑

Un Plan climat Air-Energie Territorial est une démarche collective de planification, une feuille de route que se donne un territoire pour :

- > Faire diminuer les consommations d'énergie de toute sorte (sobriété et efficacité énergétiques),
- > Développer les énergies renouvelables en substitution aux énergies fossiles,
- > Réduire les émissions de gaz à effet de serre de toute sorte,
- > Améliorer la qualité de l'air extérieur,
- > Favoriser l'économie locale et l'aménagement durables du territoire,
- > Adapter le territoire aux effets du changement climatique.

Après les actes fondateurs que sont l'Agenda 21 et le Plan climat votés respectivement par le Conseil communautaire en 2009 et 2014, l'Agglo Seine-Eure poursuit, en 2019, son engagement dans la lutte contre le changement climatique.

Le projet apparaît cependant en totale cohérence avec les objectifs climatiques de la feuille de route de ce PCAET :

- Le projet permet un report modal de près de 5000 camions par an, au bénéfice du fret ferroviaire et fluvial, ce qui permet une baisse de consommation d'énergie,
- Le fret ferré et fluvial permet ainsi une réduction de gaz à effets de serre d'environ 30% (cf paragraphe 2.5 de ce mémoire).

Cette logique est également en parfaite adéquation avec les documents d'orientation (CPIER, SRADETT, Plan de Protection de l'Atmosphère notamment, présentés au chapitre 3.6.3 du dossier) et tend vers une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre et une baisse des incidences du transport de matériaux sur le climat.

Rappelons également que le site du Val d'Hazey est une opportunité rare de s'implanter sur une friche industrielle permettant de respecter la « Zéro Artificialisation Nette » promue par la loi Climat.

Compléments demandés

L'autorité environnementale recommande de préciser dans quelle mesure la vulnérabilité du site à l'augmentation du risque d'inondation, dans la perspective du changement climatique, a été prise en compte dans le dossier.

Réponse apportée

Le PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) de la Seine dans l'Eure est en cours de mise à jour. A ce jour, ce PPRI n'a pas encore été approuvé et n'est donc pas encore en vigueur.

La prise en compte du champ d'expansion des crues de la Seine dans le projet a fait l'objet de la « note technique hydraulique » spécifique réalisée par Servicad et jointe en annexe 1 au volet hydrologique de l'étude d'impact.

Cette note intègre cependant d'ores et déjà les nouveaux aléas définis pour le projet de PPRI.

Ce projet de PPRI a été élaboré à partir d'une modélisation réalisée par Artelia et dont le rapport de présentation est disponible sur le site : <https://www.seine-aval.fr/publication/etude-inondation/>.

Ce rapport Artelia mentionne ainsi que :

« Chacun de ces scénarios est ensuite décliné en prenant en compte une élévation de 1 mètre du niveau marin liée aux effets du changement climatique. »

L'incidence du changement climatique sur le risque inondation est un élément pris en compte dans le cadre de l'élaboration de ce nouveau PPRI, et par voie de conséquence également pris en compte dans l'étude Servicad et l'élaboration du dossier de Val d'Hazey.

2.14. BRUITS ET POUSSIÈRES

Compléments demandés

Bruit

Les sources de bruit futur de l'installation sont identifiées page 37 du volet « humain » : installations et opérations de transfert et de chargement/déchargement, concassage-criblage, mouvement des engins, trains et camions. Le site ne fonctionnera que de 7 h à 19 h et hors week-ends et jours fériés, ce qui est de nature à limiter les incidences pour le voisinage. Cependant, les barges et les trains pourront circuler en période nocturne (p. 37 du volet « humain »). Ce trafic de nuit peut être particulièrement gênant en matière d'incidences sonores et doit être évalué.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer le bruit généré par l'augmentation potentielle du trafic ferroviaire et fluvial lié au projet, particulièrement en période nocturne.

et

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier afin de démontrer l'adéquation des mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores générées par le projet avec l'exposition potentielle des riverains à ces nuisances. Elle recommande également de veiller à ce que l'ensemble des riverains concernés aient connaissance de l'existence du dispositif de suivi mis en place, afin d'être mis en mesure d'y participer, et d'envisager les mesures correctives éventuelles à appliquer en cas d'émissions sonores trop élevées.

Réponse apportée

Il est délicat d'évaluer avec précision les niveaux de bruits générés par les activités de trafic ferroviaire et fluvial.

En matière de bruits, le site étant régi par le régime des ICPE, il est soumis à une surveillance de ses émissions, qui doivent respecter des valeurs seuils définies dans les arrêtés ministériels du 26/11/2012 et du 10/12/2013 (cf chapitre 2.1.2 du volet humain de l'étude d'impact).

Des mesures sont prévues pour limiter les émissions sonores issues du site (bardage partiel des installations notamment), et un suivi annuel des émergences au droit des habitations les plus proches est prévu.

Le dossier ne détaillait pas les conditions de mesures diurne ou nocturne de ces suivis, mais pour tenir compte de ses activités de chargement de trains et barges nocturnes relevées par la MRAE, la société Carrières de Vignats s'engage à effectuer ces mesures en période diurne ET nocturne. De plus, elle propose l'ajout d'une seconde station de mesures à Courcelles sur Seine, au Nord Est (plan joint page suivante).

Ces résultats seront présentés en comité de suivi. En cas de nuisances sonores constatées par les riverains et exprimées en comité de suivi, des mesures correctives complémentaires (bardages, création de merlons, etc..) pourront être étudiées pour limiter davantage les émissions sonores.



0 75 150 225 300 m



SUIVI DES NIVEAUX SONORES

Compléments demandés

Poussières

Le risque d'émission de poussières est lié aux opérations de manutention, traitement et transport des matériaux. L'évaluation des risques sanitaires (intégrée au sein du volet « humain ») rappelle les incidences potentielles sur la santé des émissions de poussières (p. 54). En l'espèce, l'estimation de ces émissions est très limitée : elle s'en tient aux vents dominants et à la distance des habitations sous les vents dominants (plus de 400 m selon la page 39 du volet humain).

L'autorité environnementale recommande d'évaluer plus précisément la quantité de poussière potentiellement émise par la plate-forme multimodale et ses impacts sur l'environnement et la santé humaine.

et

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier afin de démontrer l'adéquation des mesures d'évitement et de réduction avec la quantité de poussières émises par la plate-forme, en estimant plus précisément celles-ci.

Réponse apportée

Les émissions de poussières qui seront générées par les activités et reprises par la MRAE (manutention, traitement et transport) sont des émissions diffuses qu'il est difficile, voire même impossible à chiffrer avec précision (à la différence d'émissions canalisées issues de cheminées ou de systèmes d'aspiration et de filtration issues d'un bâtiment fermé).

Des mesures sont prises pour limiter les émissions de ces poussières diffuses :

- Voies de desserte des poids lourds enrobées
- Arrosage des pistes en période sèche à l'aide d'un dispositif d'aspersion
- Bâchage des camions pour l'enlèvement des produits fins
- Capotage des convoyeurs

et un suivi est prévu.

A l'image des bruits, le site étant régi par le régime des ICPE, il est soumis à une surveillance de ses émissions de poussières, qui doivent respecter des valeurs seuils définies dans les arrêtés ministériels du 26/11/2012 et du 10/12/2013 (cf chapitre 2.1.3 du volet humain de l'étude d'impact).

Le dossier présentait des conditions de mesures de ces poussières par plaquettes de dépôt. Pour obtenir des résultats de mesures plus précis et répondre de façon plus adéquate à l'article 39 de l'AM du 26/11/2012, la société Carrières de Vignats s'engage à effectuer ces mesures à l'aide de jauges Owen.

2.15. DEPOLLUTION DES SOLS

Compléments demandés

3.5 Les sols

L'autorité environnementale recommande de préciser la manière dont les recommandations issues de l'étude des sols, en plus de la dépollution préconisée, seront prises en compte et mises en œuvre (diagnostic et mesures complémentaires, mesures constructives...).

Réponse apportée

La société Carrières de Vignats s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des recommandations issues de l'étude de sols.

Pour cela, elle vient d'engager la réalisation par la société Burgeap de travaux complémentaires (validés par l'ADEME) visant à définir et suivre les opérations de dépollution :

- diagnostic environnemental complémentaire du milieu souterrain avec réalisation de nouveaux prélèvements et analyses,
- définition d'un PCT (Plan de Conception des Travaux).

Le PCT permet la validation et la sécurisation des scénarios de gestion retenus en :

- apportant des réponses aux enjeux de faisabilité technique et financière liés aux scénarios de réhabilitation ;
- aidant au dimensionnement des travaux ;
- limitant les aléas et réduisant les incertitudes.

Il comprend la réalisation d'essais, en laboratoire ou sur le terrain, et d'études d'avant-projet. Ces éléments sont nécessaires, dans la plupart des cas, pour déterminer les techniques de dépollution adaptées et pour fournir des éléments de dimensionnement utilisés pour la rédaction d'un cahier des charges pour la consultation des prestataires en charge de l'exécution des travaux.

Burgeap est un acteur de référence dans le domaine des sites et sols pollués.

Ces travaux seront subventionnés et donc contrôlés par l'ADEME, garantissant ainsi la qualité des opérations menées et la réussite de la dépollution.

Rappelons par ailleurs que sans ce projet, aucune dépollution des sols n'est prévue. Le projet de la société Carrières de Vignats confère au site dans son ensemble un effet bénéfique et à long terme sur les sols.

2.16. LA PAYSAGE

Compléments demandés

3.6 Le paysage

3.6.3 Mesures ERC

Concernant le chemin de halage, un itinéraire de substitution est prévu de l'autre côté de la voie ferrée, en partie sur voies existantes et en partie sur voies à créer, avec un rallongement du parcours estimé à 450 m et en passant par des secteurs au paysage beaucoup moins qualitatif. L'aménagement paysager sera simple du fait de contraintes : la voie ferrée longée empêche les arbres de trop grande hauteur, et, s'agissant du champ de l'autre côté, toute plantation y est jugée trop contraignante pour l'exploitant. Selon la cartographie p. 32 de l'étude paysagère, une bonne moitié du chemin ne sera pas du tout arborée et une autre partie ne sera plantée que d'un arbre de haut jet tous les dix mètres. Sans pouvoir reconstituer l'ambiance paysagère du chemin de halage initial, des mesures d'aménagement plus ambitieuses auraient pu être mises en place pour assurer une ambiance champêtre et en profiter pour renforcer la trame verte (plantation d'une haie structurée et épaisse, constitution d'un corridor boisé entre les zones humides du ru du Canal à l'est et le bois de Tournebut à l'ouest).

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les aménagements envisagés sur le futur chemin de substitution, de manière à réduire au maximum, par des aménagements appropriés, les incidences négatives de la perte d'accès partielle au chemin de halage sur le plan du paysage et de la qualité du cheminement.

En période où l'accès au chemin de halage est autorisé, *a minima* les week-ends et jours fériés, son atmosphère paysagère sera modifiée par les trois aménagements rompant la ripisylve (sur 95 mètres linéaires cumulés sur plus d'un kilomètre), sans remettre en cause fondamentalement l'ambiance générale des lieux. Le mur de clôture actuel qui délimite le site vis-à-vis du chemin de halage sera réaménagé, avec des séquences régulières de 20 à 25 m entre deux plantations arbustives, pour être mis à disposition des grappeurs. Cet aménagement est intéressant, mais ne compense pas la perte de la ripisylve. L'aire d'accueil, en bâtiments modulaires à l'entrée du site, est potentiellement visible et sera habillée d'un bardage en bois.

Réponse apportée

Bien qu'il aurait pu être intéressant de mettre en place un réseau plus dense d'arbres le long du chemin de substitution, les contraintes évoquées dans le dossier :

- voie ferrée d'un côté empêchant la plantation d'arbres de haut jet,
- souhait de ne pas apporter de nouvelles contraintes à l'exploitant agricole de l'autre côté,

conduisent la société des carrières de Vignats à maintenir son projet en l'état.

La mise en place de mesures paysagères s'est par contre concentrée sur la valorisation du chemin de halage, avec la création de séquences « plantations / espaces de graphs ».

ANNEXE

ACCORD DE LA SNCF POUR L'USAGE DE LA VOIE PIERRE ET MARIE CURIE

Direction régionale des Finances publiques de Seine-Maritime

Pôle d'évaluation domaniale

Adresse 21, quai Jean Moulin
76037 Rouen Cedex

téléphone : 02 32 18 91 17

mél. : drfip76.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Mireille TOULZE

téléphone : 02 32 18 93 93

courriel : mireille.toulze@dgfip.finances.gouv.fr

Réf OSE : 2020-27022-05789

Réf DS : 3555029

le 22/02/2021

La Directrice à

M LE PRESIDENT

SNCF ST DENIS

9 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU

93 200 SAINT-DENIS

RAPPORT D'ÉVALUATION AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE

Désignation du bien : Terrain à bâtir activité

Adresse du bien : Avenue Pierre et Marie Curie – Le Val d'Hazey

Valeur vénale : 

1 – SERVICE CONSULTANT

Service : SNCF

Affaire suivie par Isabelle LEBLEU

2 – DATE

de consultation : 08/02/2021

de réception : 08/02/2021

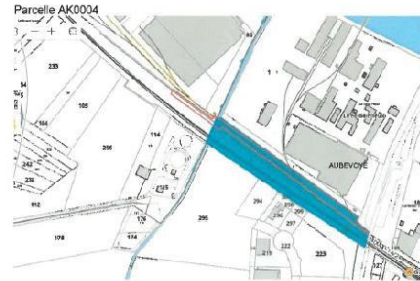
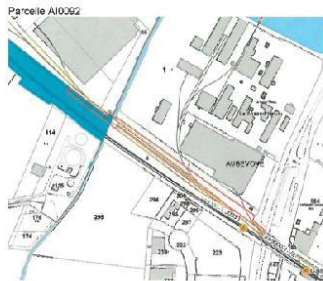
de visite : -

de dossier en état : 19/02/2021

3 – OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Cession d'emprises sur parcelles situées en zone d'activité par la SNCF à une entreprise, propriétaire mitoyen.

4 – DESCRIPTION DU BIEN



Sur la commune du Val d’Hazey, sur les parcelles cadastrées AI 92 (33 706 m²) et AK 4 (16 993 m²) une emprise d’environ 4 000 m² est à prélever pour cession. Cette emprise est à l’état de terrain non bâti parfois revêtu (voie de desserte des entreprises, voies ferroviaires inactives, pont) et traversée d’un rû.

5 – SITUATION JURIDIQUE

Propriété de la SNCF réseau, propriété ancienne et sans rapport avec la valeur..

6 – URBANISME – RÉSEAUX

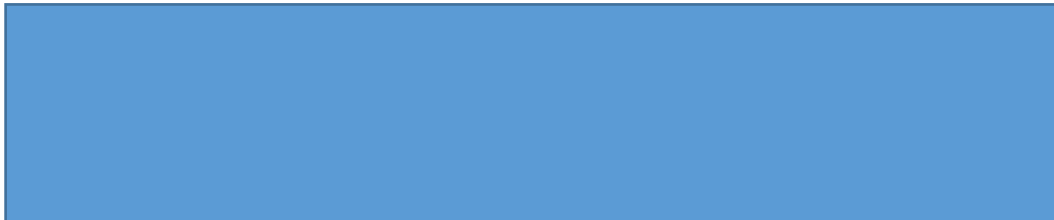
Zone UZ du PLUI valant SCOT. Zone urbaine à dominante d’activité économique (industrie autorisée). A proximité immédiate des réseaux (eaux usées, eau potable et éclairage public).

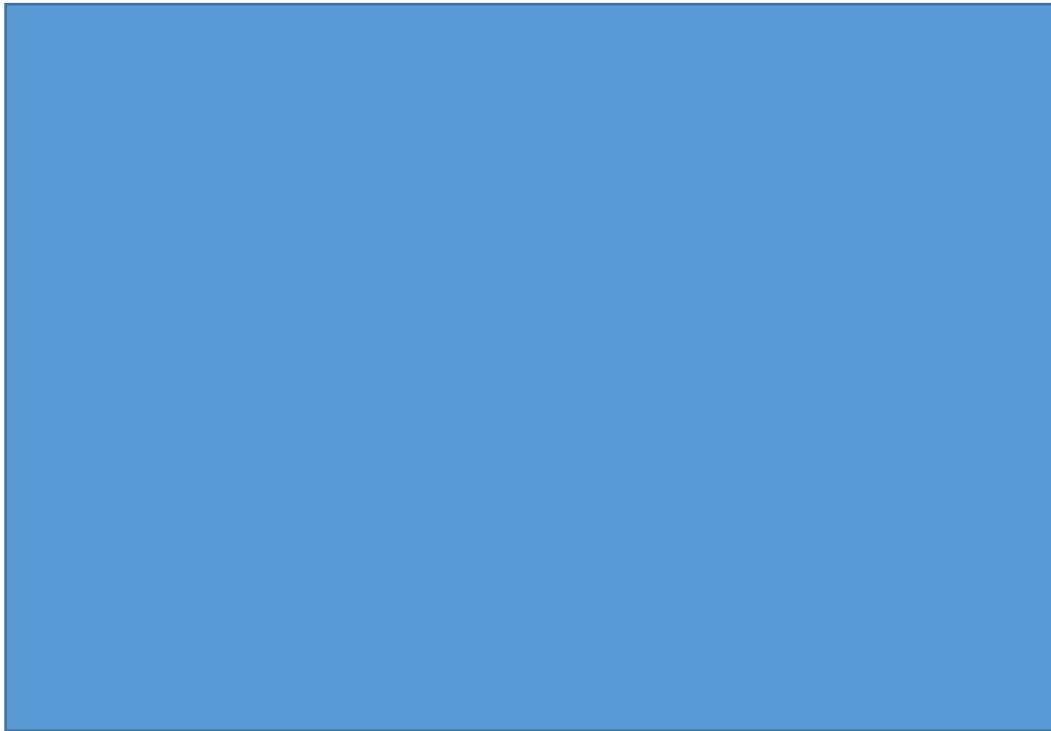
7 – DATE DE RÉFÉRENCE

Sans objet (procédure amiable).

8 – DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE

La valeur vénale est déterminée selon la méthode par comparaison qui consiste à fixer la valeur vénale à partir de l’étude objective des mutations de biens similaires.





12 – DURÉE DE VALIDITÉ

La durée de cet avis est fixée à

12 mois

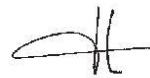
18 mois

13 – OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Une nouvelle consultation du Pôle d'Évaluation Domaniale serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

Pour la Directrice régionale des Finances publiques
et par délégation,



Mireille TOULZE
Inspecteur des Finances Publiques