

**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

NOTE DE PRESENTATION NON TECHNIQUE

Dossier réalisé en collaboration avec :



Référence : R219-Val d'Hazey-NNT -sept21

1. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET	3
1.1. La société des Carrières de Vignats	3
1.2. Le projet	5
1.3. Identification du demandeur	10
1.4. Contexte réglementaire	11
1.5. Localisation du projet	15
1.6. Principales servitudes	19
1.7. Le site actuel	22
1.8. Les activités projetées	28
2. LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET	31
2.1. Choix du périmètre d'activité	31
2.2. Besoins en matériaux et usages	33
2.3. Besoins en stockage et recyclage de déchets inertes	34
2.4. Revalorisation d'une friche industrielle	35
2.5. Synthèse des intérêts du projet	36
3. IMPACTS DU PROJET ET MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES IMPACTS	37
3.1. L'environnement humain	37
3.2. Le paysage	42
3.3. La faune et la flore	46
3.4. Les eaux	50
4. SUIVI ENVIRONNEMENTAL	58
5. LA REMISE EN ETAT	61
5.1. Principes généraux de la remise en état	61
5.2. Mise en sécurité du site	61
5.3. Devenir de la plateforme	61
5.4. Plan de remise en état	61

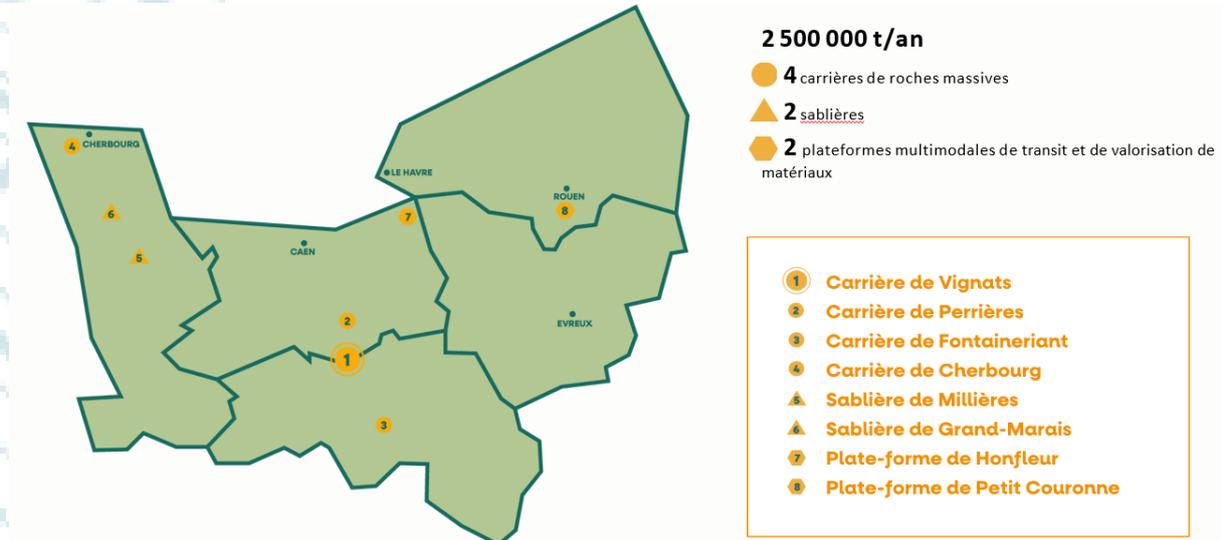
TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1 : Carrière de Vignats	3
Fig. 2 : Vue actuelle sur le site	6
Fig. 3 : Vue future sur le site	6
Fig. 4 : Synoptique des flux de matériaux	7
Fig. 5 : Tableau de synthèse – chiffres clés	8
Fig. 6 : Plan de présentation	9
Fig. 7 : Rubriques ICPE applicables au projet	11
Fig. 8 : Rubriques IOTA applicables au projet	12
Fig. 9 : Procédure réglementaire de demande d’autorisation environnementale (Source : www.ecologique-solidaire.gouv.fr)	14
Fig. 10 : Liste des parcelles sollicitées	15
Fig. 11 : Extrait du règlement graphique du PLUi – Zone Uz	20
Fig. 12 : Sites NATURA 2000 (Source : Alise Environnement)	21
Fig. 13 : Vue n°1 : accès au site depuis le Nord-Ouest	24
Fig. 14 : Vue n°2 : Entrée Nord-Ouest	24
Fig. 15 : Vue n°3 : future plateforme containers	25
Fig. 16 : Vue n°4 : future plateforme containers	25
Fig. 17 : Vue n°5 : Voie de circulation Nord	25
Fig. 18 : Vue n°6 : future plateforme granulats	26
Fig. 19 : Vue n°7 : future plateforme granulats	26
Fig. 20 : Vue n°8 : future plateforme granulats	26
Fig. 21 : Vue n°9 : Espace Sud : future voie ferrée	27
Fig. 22 : Vue n°10 : Accès Est futur (Pierre et Marie Curie)	27
Fig. 23 : Localisation des activités sur le site	29
Fig. 24 : Détails de l’aménagement des estacades	30
Fig. 25 : Besoins en granulats	33
Fig. 26 : Plan de circulation (exemple de Petit Couronne)	40
Fig. 27 : Exemples de vues sur la signalétique mise en place sur le site (exemple de Petit Couronne)	40
Fig. 28 : Création d’un chemin de substitution	41
Fig. 29 : Bilan cartographique des enjeux paysagers	43
Fig. 30 : Vue future sur le site depuis le pont de la RD 316	44
Fig. 31 : Mesures relatives au paysage	45
Fig. 32 : Date des inventaires faune flore	46
Fig. 33 : Carte de synthèse des enjeux faune-flore	47
Fig. 34 : Synthèse des mesures faune flore	48
Fig. 35 : Impacts résiduels, mesures de compensation et de suivi	49
Fig. 36 : Prises de vue le long du site du projet depuis le chemin de halage.	50
Fig. 37 : Extrait carte du réseau hydrographique local, source géoportail.	50
Fig. 38 : Extrait de la carte des aléas sur la commune de Le Val d’Hazey.	51
Fig. 39 : Cartographie des zones humides selon le critère floristique, source ALISE Environnement.	52
Fig. 40 : Localisation des noues d’infiltration (Source : Servicad)	53
Fig. 41 : Profil retenu pour les noues	53
Fig. 42 : Compensation relative à l’impact sur les zones inondables (Source : Servicad)	54
Fig. 43 : Localisation des rampes bétonnées présentes sur la ripisylve et qui seront supprimées, source ALISE ENVIRONNEMENT.	55
Fig. 44 : Plan de principe de la remise en état (Extrait de l’étude paysagère de M. Pierre-Yves Hagneré)	62

1. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET

1.1. LA SOCIETE DES CARRIÈRES DE VIGNATS

La société des Carrières de Vignats est une filiale de SCVN (société des Carrières de Vignats et de Normandie), qui exploite plusieurs sites de production et de négoce de matériaux minéraux.

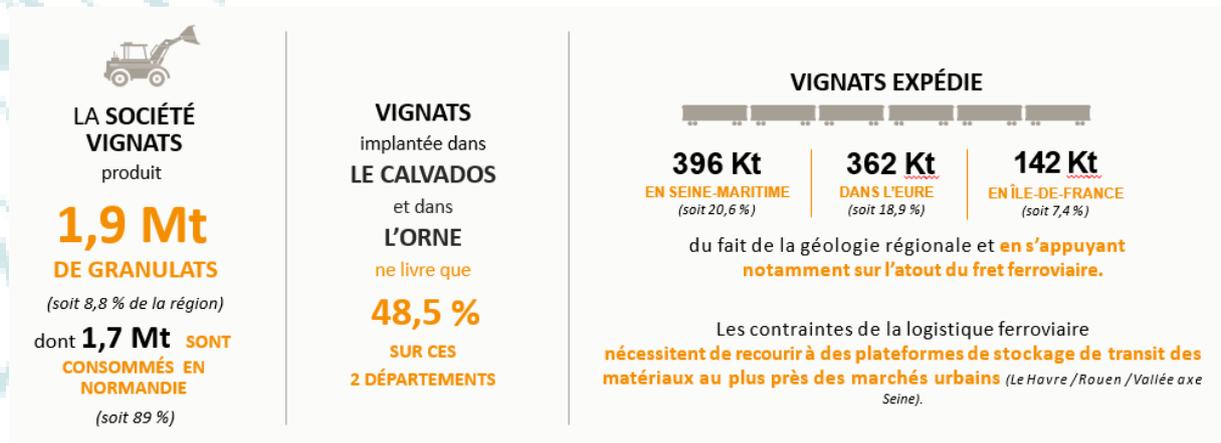


Le principal site de production est la carrière de Vignats.



Fig. 1 : Carrière de Vignats

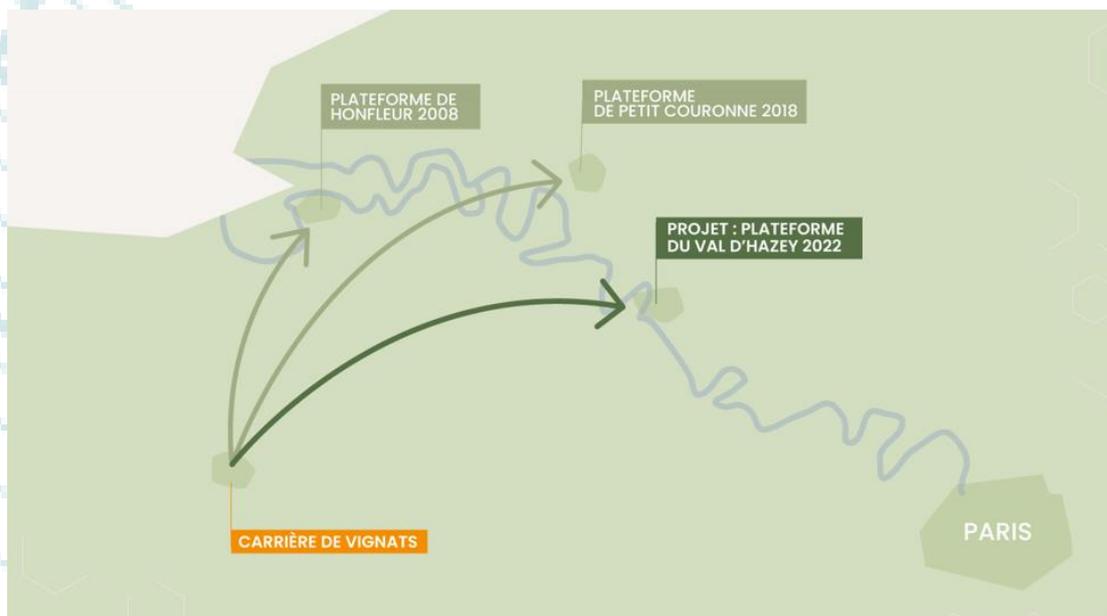
Ce site bénéficie d'un embranchement ferré modernisé en 2015 et permettant d'alimenter notamment les départements limitrophes de Seine Maritime et de l'Eure et la région parisienne, déficitaires en matériaux de carrières.



Cette logique de transport ferré permet de réduire les flux de camions et les nuisances associées, notamment les émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, la société Carrières de Vignats a déjà mis en place deux sites de plateformes multimodales fer-routes, (Honfleur en 2008 et Petit Couronne en 2018), et souhaite aujourd'hui renforcer son réseau au moyen d'une nouvelle plateforme fer-route-fluvial au Val d'Hazey.

Pour mémoire, le site de Honfleur n'est plus embranché en raison de la détérioration de voie rendant toute circulation impossible.



Depuis 1996, la Société des Carrières de Vignats, à travers son système de management de la Qualité - certification ISO 9001 - a démontré sa capacité à développer des axes de progrès par processus, de manière à satisfaire ses clients.

En 1999, notre certification ISO 14001 a permis à notre Société d'intégrer dans son déploiement industriel les impacts environnementaux associés.

1.2. LE PROJET

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 nécessitent 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).

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.



Fig. 2 : Vue actuelle sur le site



Fig. 3 : Vue future sur le site

Les synoptiques suivants présentent les flux de matériaux rendus possibles par cette plateforme multimodale.

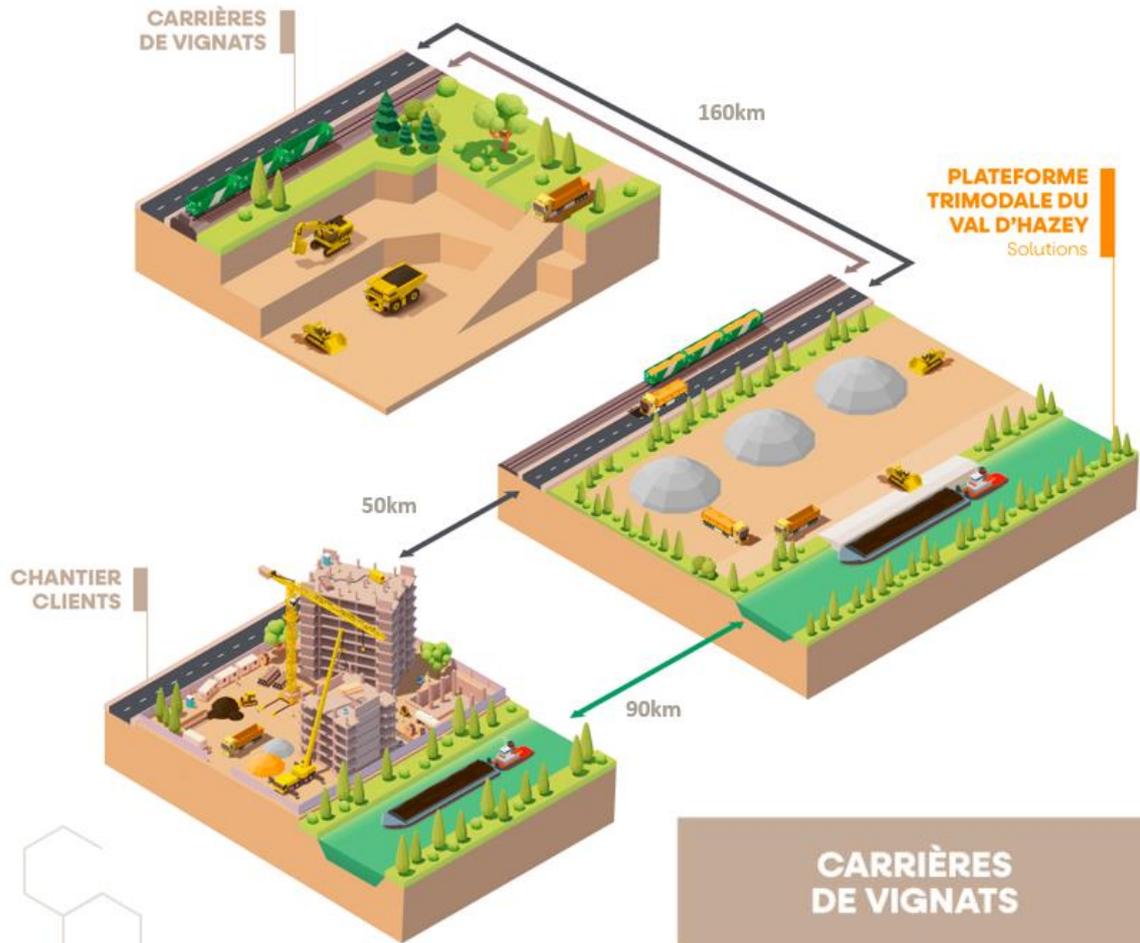


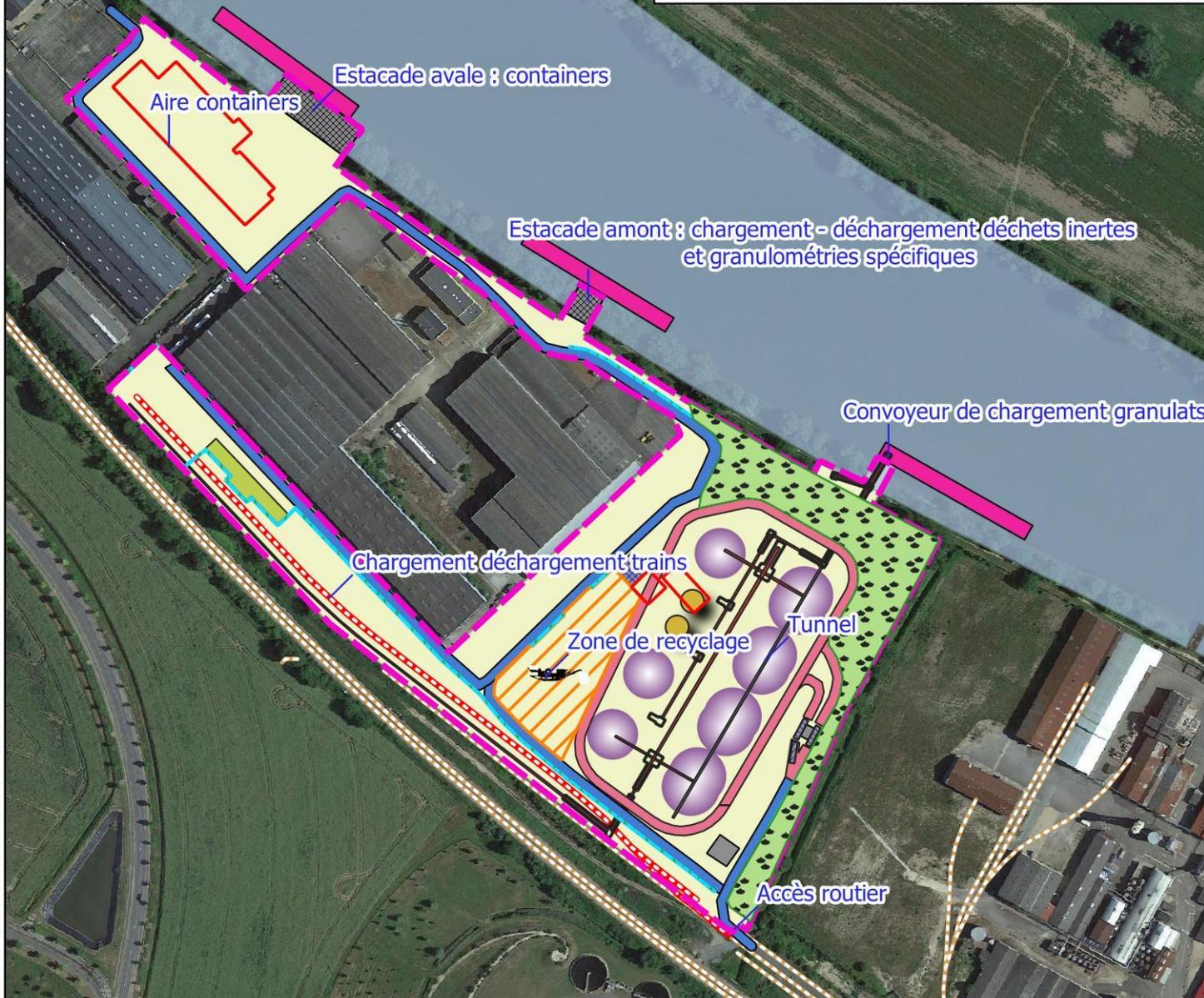
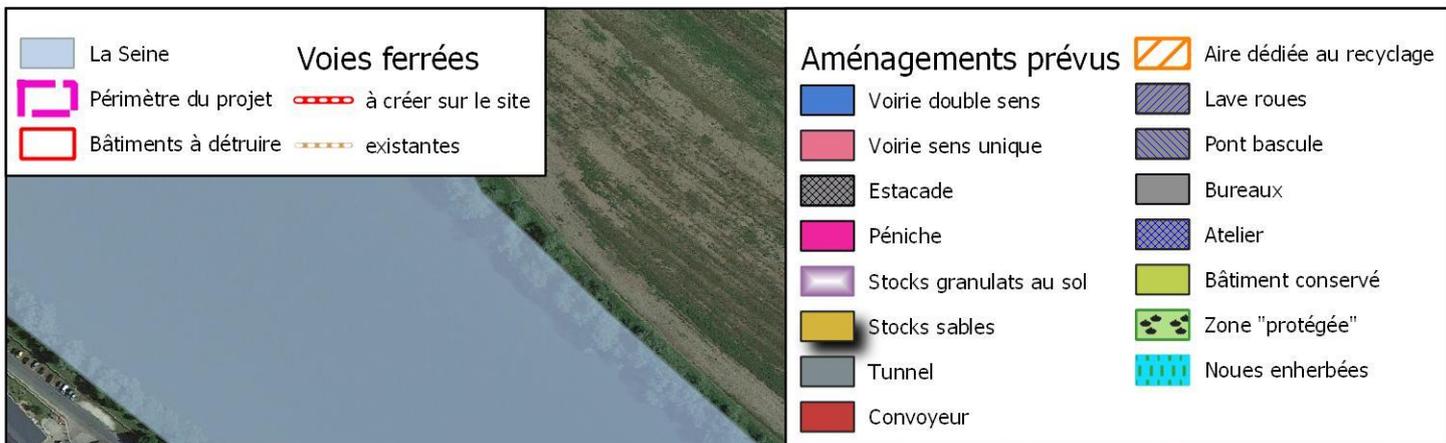
Fig. 4 : Synoptique des flux de matériaux

CARRIÈRES DE VIGNATS	
<p>↑</p> <p>INERTES</p> <p>50 000 T en double fret soit 0 PL/j</p>	<p>↓</p> <p>GRANULATS</p> <p>150 000 T (soit 100 à 110 trains)</p> <p>50 000 T soit 8 PL/j</p>
PLATEFORME TRIMODALE DU VAL D'HAZEY	
<p>↑</p> <p>INERTES</p> <p>40 000 T (soit 20 à 30 barges)</p> <p>25 000 T par camions soit 4 PL/j</p>	<p>↓</p> <p>GRANULATS</p> <p>150 000 T (soit 75 à 100 barges)</p> <p>65 000 T par camions soit 10,4 PL/j</p>
CHANTIER CLIENTS	

Le tableau de synthèse suivant et le plan de présentation page suivante permettent de récapituler les grandes lignes du projet.

		Projet sollicité
Bénéficiaire		Société des Carrières de Vignats
Site		Plate-forme multimodale – VAL D’HAZEY (27)
Situation de l’exploitation		Nord-Est de la commune, en bordure de la Seine
Superficie		88 660 m ²
Matériaux inertes	apports	40 000 t/an par barges 25 000 t/an poids lourds
	exports	Vers carrières : 50 000 t/an en double frêt Recyclage : 15 000 t/an
Granulats	apports	Poids lourds : 50 000 t/an Voie ferrée : 150 000 t/an <i>Possible : Voie ferrée : + 80 000 t/an (pour approvisionnement centrale Colas de Gaillon)</i>
	exports	Poids lourds : 65 000 t/an (dont 15 000 t/an issus du recyclage de matériaux inertes) <i>Possible : Poids lourds : + 80 000 t/an (pour approvisionnement centrale Colas de Gaillon)</i> Voie fluviale : 150 000 t/an
Containers	transit	10 500 EVP en moyenne par an
Nature des installations		Concassage-criblage mobile
Puissance des installations		650 KW (concassage-criblage) + 600 KW (poste de chargement et convoyeurs associés)
Rubriques ICPE		Non classé : 1435 ; 4734 ; 2930 Enregistrement : 2515 : 1 250 kW 2517 : 13 100 m ²
Rubriques IOTA		Non Classé : 1.1.2.0, 2.1.1.0, 3.1.1.0, 3.3.1.0 Déclaration 2.1.5.0, 1.1.1.0, 3.1.5.0, 3.2.2.0 Autorisation : 3.1.2.0, 3.1.3.0

Fig. 5 : Tableau de synthèse – chiffres clés



0 40 80 120 m



PRESENTATION DU PROJET

1.3. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Dénomination	Société des Carrières de Vignats
Forme juridique	Société par Actions Simplifiée
Capital social	47 975 €
Siège social	57 Rue Pierre Charron 75 008 PARIS
Situation de l'exploitation	Plate-forme multimodale du Val d'Hazey Avenue Pierre et Marie Curie 27 940 Le Val d'Hazey
Numéro SIRET	42109230500018
Activité (code NAF)	Exploitation de gravières et sablières, extraction d'argiles et de kaolin (0812Z)
Registre du commerce	Paris B 421 092 305
Signataire de la demande	M. Geoffroy COLIN
Qualité du signataire	Président

1.4. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1.4.1. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ARTICLE L122-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

Les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement soumettent certains « projets » susceptibles d'avoir un impact notable sur l'environnement à évaluation environnementale.

La construction des deux estacades rentre dans le cadre des projets soumis à évaluation environnementale systématique, selon le point 9-b) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

La construction de la plateforme et du terminal intermodal rentre dans le cadre des projets soumis à examen au cas par cas, selon les points 1-b) et 5-b) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

Cette classification engendre la réalisation d'une étude d'impact (dont le contenu est défini à l'article R122-5 du Code de l'Environnement), soumise à évaluation environnementale et Enquête Publique.

Les projets soumis à évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une autorisation répondant aux exigences fixées par l'article L. 122-1-1 du Code de l'Environnement.

1.4.2. ICPE ET IOTA

Au regard du Code d'Environnement et des modalités du projet, la présente Demande d'Autorisation Environnementale est effectuée au titre notamment :

- des rubriques ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement),
- des rubriques IOTA de la nomenclature Loi sur l'eau.

Rubriques ICPE

Au regard des activités envisagées, le classement ICPE des activités sollicitées sur le site serait le suivant :

Rubrique	Titre	Critères de classement ⁽¹⁾	Capacité sollicitée sur le site	Classement ⁽¹⁾
2515-1	Broyage, concassage, criblage, [...] de produits minéraux [...]	La puissance installée des installations étant : >= 200 kW : E >40 et < 200 kW : D	1250 kW	E
2517-1	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes [...]	La superficie de l'aire de transit étant : > 10 000 m ² : E > 5 000 et < 10 000 m ² : D	13 100 m ²	E

⁽¹⁾ A : Autorisation – E : Enregistrement - D : Déclaration - NC : Non Classé

Fig. 7 : Rubriques ICPE applicables au projet

Rubriques IOTA

Les rubriques IOTA concernées par le projet sont les suivantes :

Rubrique	Titre	Critères de classement ⁽¹⁾	Capacité sur le site et classement ⁽¹⁾
1.1.1.0	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau	/	D
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol	La surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : >= 20 ha : A > 1 ha et < 20 ha : D	Superficie du projet = 8,9 ha D
3.1.2.0.	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau	Ces ouvrages modifiant le lit mineur : <ul style="list-style-type: none"> • Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m : A • Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m : D 	Création de 2 estacades et d'un poste de déchargement sur pieux avec la mise en œuvre de 18 ducs d'albe : Longueur du cours d'eau impacté 116,74 m A
3.1.3.0.	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau	La longueur du cours d'eau impactée étant : <ul style="list-style-type: none"> • Supérieure ou égale à 100 m : A • Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m : D 	Longueur du cours d'eau impacté 116,74 m A
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet	Destruction de plus de 200 m ² de frayères : A Dans les autres cas : D	Superficie d'ancrage sur la Seine sera de 25,1m ² D
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau :	Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m ² (A) ; Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m ² et inférieure à 10 000 m ² (D).	Surface soustraite impactant le champ d'expansion de crue : 7400 m ² D

⁽¹⁾ A : Autorisation – E : Enregistrement - D : Déclaration - NC : Non Classé

Fig. 8 : Rubriques IOTA applicables au projet

1.4.3. ESPECES PROTEGEES

Cadre réglementaire

L'article L411-1 du Code de l'Environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages dont les listes sont fixées par arrêté ministériel.

Concernant ces espèces, il est notamment interdit de les capturer, de les transporter, de les perturber intentionnellement ou de les commercialiser. Ces interdictions peuvent s'étendre aux habitats des espèces protégées pour lesquelles la réglementation peut prévoir des interdictions de destruction, de dégradation et d'altération.

L'autorité administrative peut reconnaître un droit de dérogation à ces interdictions. Ces dérogations ne sont délivrées que si le projet justifie d'un intérêt précis et qu'aucune solution alternative n'est possible et qu'il ne dégrade pas l'état de conservation des espèces concernées.

Application au projet du Val d'Hazey

Le volet faune-flore de l'étude d'impact a été réalisé par Alise Environnement à partir d'inventaires réalisés entre février et aout 2021.

Les inventaires réalisés ont montré la présence d'espèces protégées dans l'emprise du projet.

Des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement ont ainsi été définies pour limiter les impacts du projet sur ces espèces et leurs habitats. Ces aspects sont détaillés dans le volet faune-flore de l'étude d'impact (chapitre 8.4.3) réalisé par la société Alise Environnement.

Ces mesures permettent de conclure à l'absence d'impact résiduel négatif sur ces espèces et leurs habitats, permettant à Alise Environnement de préciser dans sa conclusion que « *Au regard des différents éléments et conclusions, l'obtention d'une dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées n'apparaît pas nécessaire.* ».

En l'absence d'impact résiduel négatif sur ces espèces et leurs habitats, la Société Carrières de Vignats ne sollicite pas de demande de dérogation (dit « dossier « CNPN ») : demande auprès du préfet du département avec avis du conseil scientifique régional du patrimoine naturel dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale (R181-28 du Code de l'Environnement).

Il n'apparaît donc pas nécessaire de compléter la présente demande environnementale avec les éléments prévus à l'article D181-15-5 du code de l'Environnement.

1.4.4. AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

La procédure relative à l'autorisation environnementale est précisée à l'article R181 du Code de l'Environnement. Le schéma suivant détaille la procédure réglementaire type d'une demande d'autorisation environnementale.

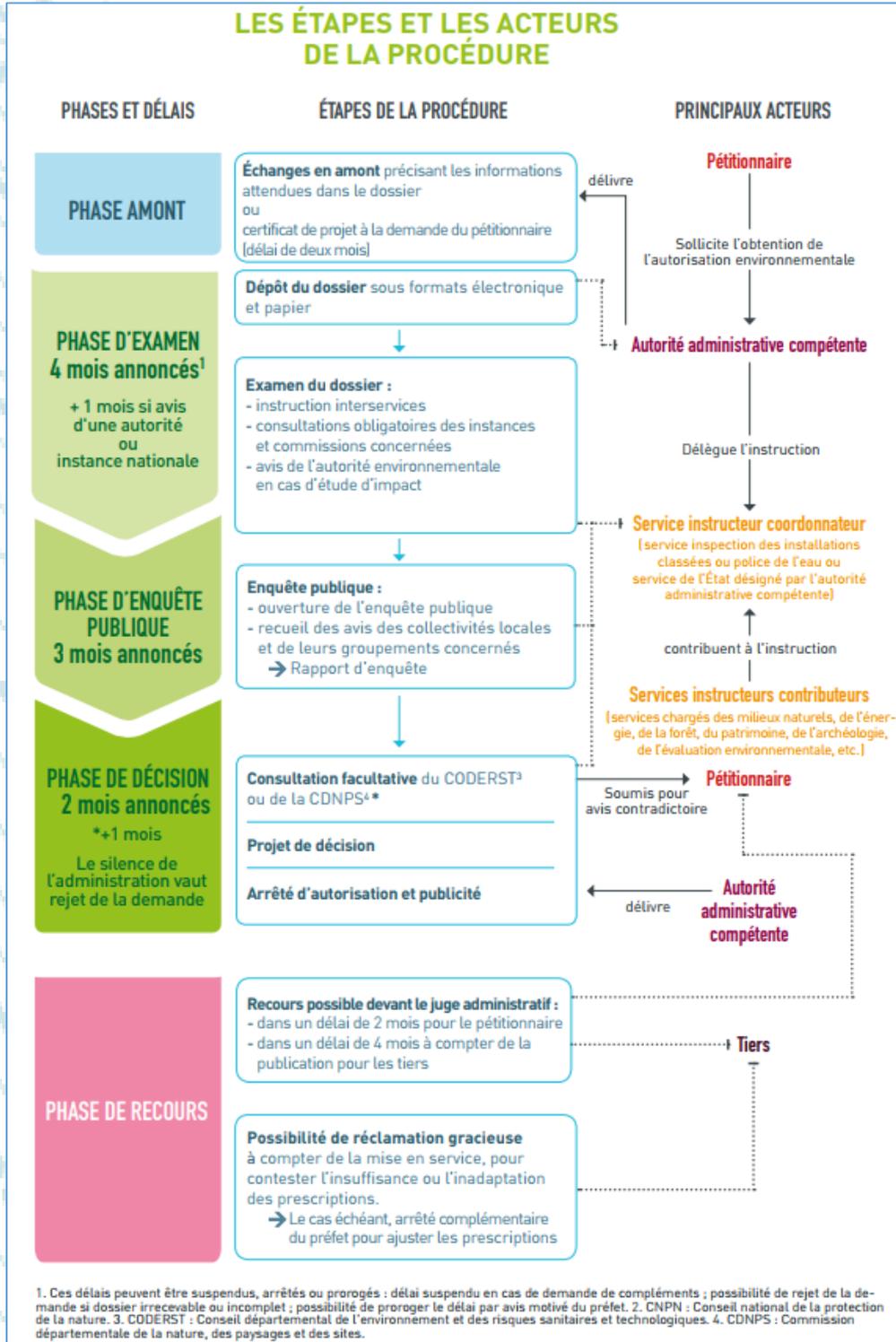


Fig. 9 : Procédure réglementaire de demande d'autorisation environnementale (Source : www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

1.5. LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé au Nord-Est de la commune de Val d'Hazey, en bordure de la Seine

Le site est actuellement accessible depuis l'avenue Louis Blériot. A l'avenir le site sera desservi depuis l'avenue Pierre et Marie Curie.

Le tableau suivant récapitule les références des parcelles sollicitées.

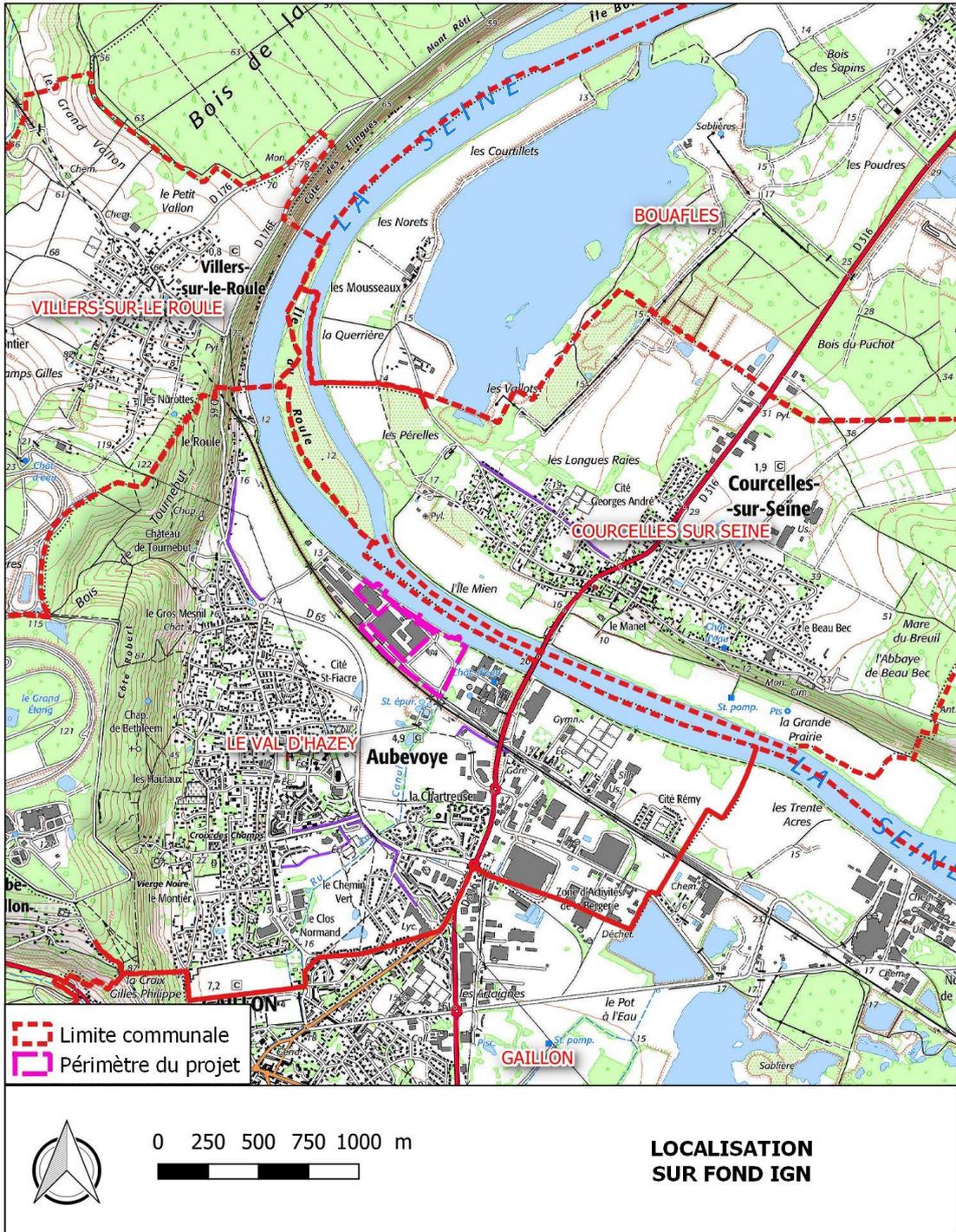
Commune	Section	Numéro*	Superficie totale (m ²)	Superficie autorisée (m ²)	
LE VAL D'HAZEY	AI	86p	14 320	10 955	
		87	11 033	11 033	
		88p	39 599	23 064	
		89p	1166	19	
		90p	1529	28	
		91p	67 773	40 696	
		Domaine public Estacade avale			1680
		Domaine public Convoyeur amont			660
		Domaine public Estacade amont			525
Total				88 660 m²	

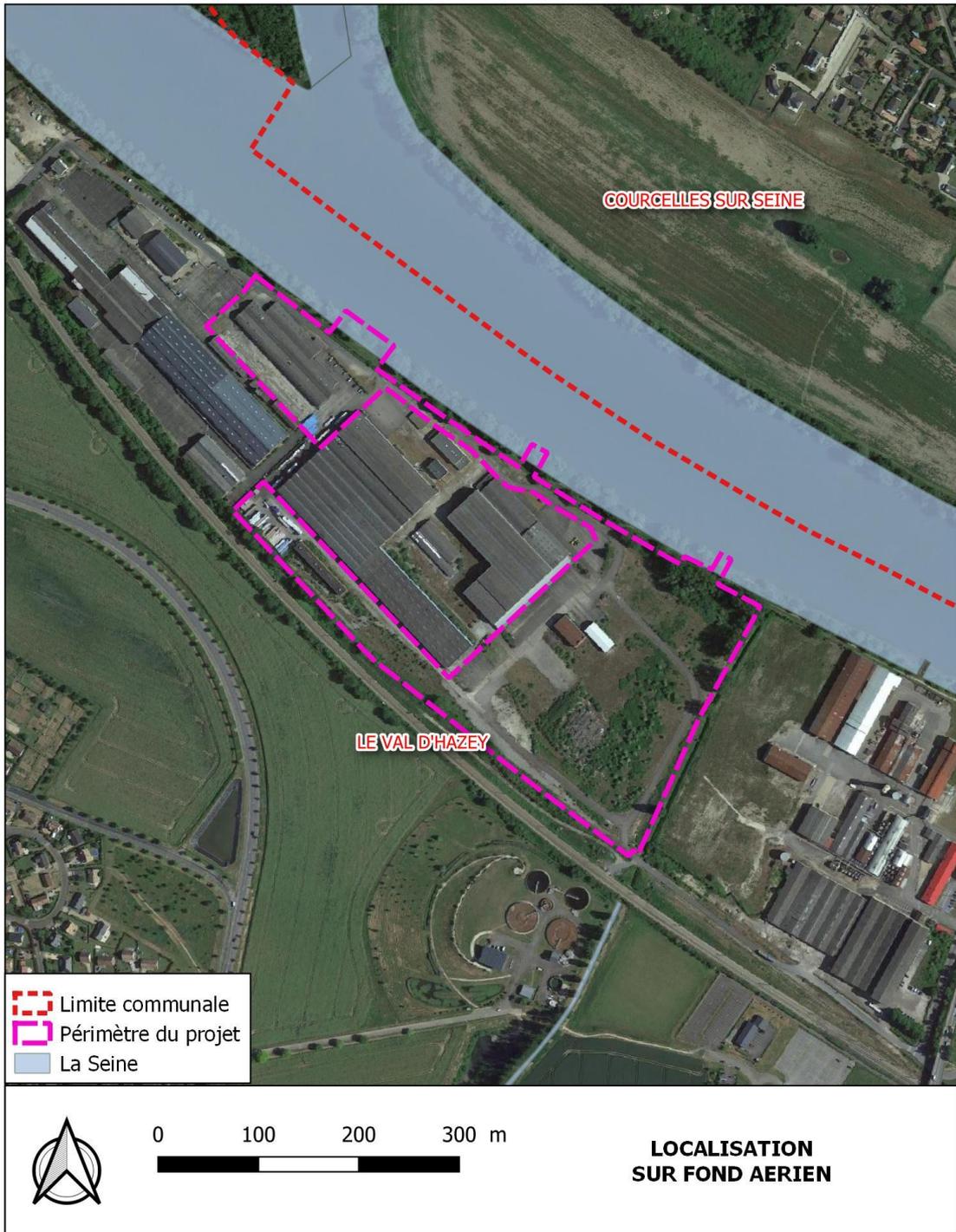
*p : pour partie

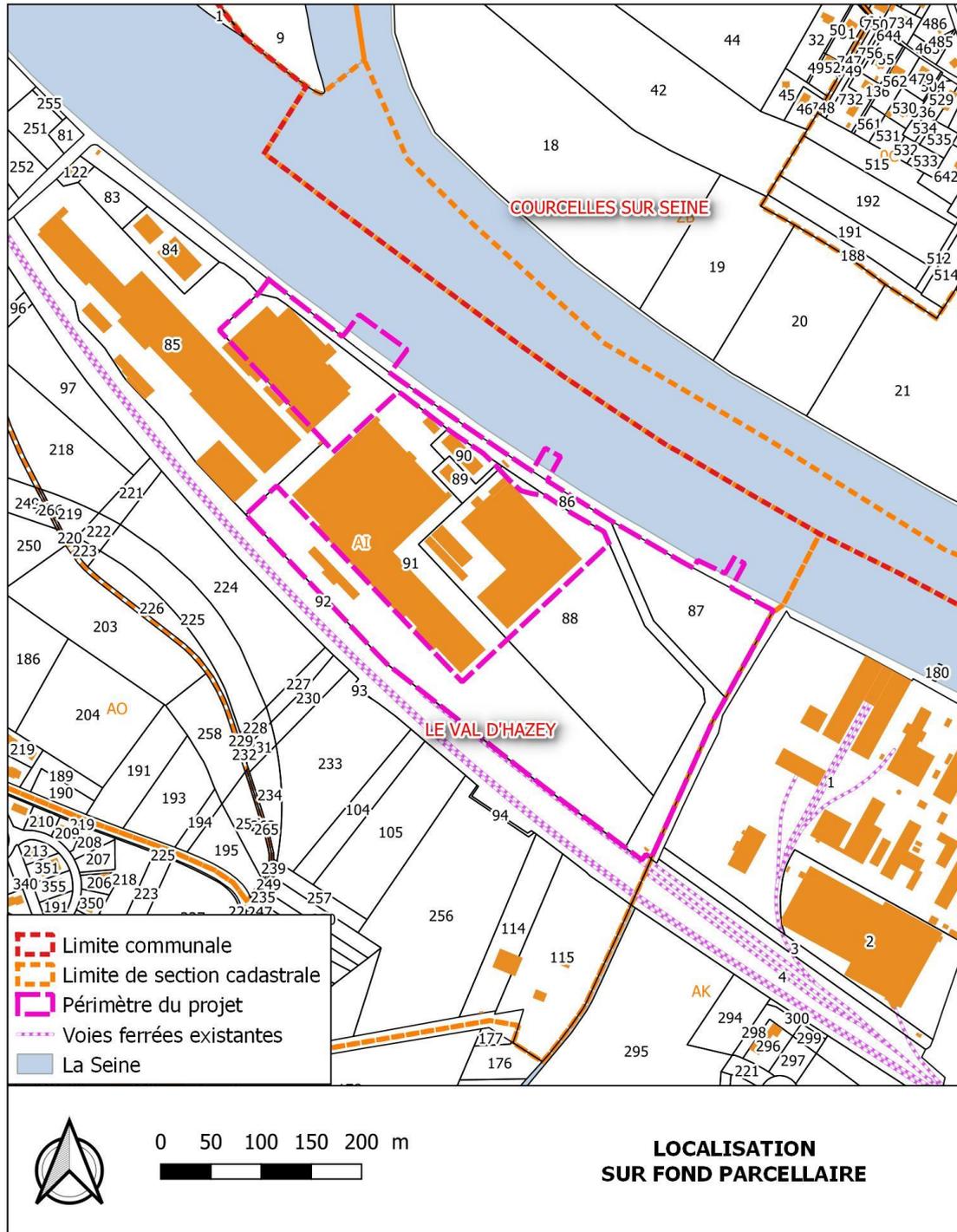
Fig. 10 : Liste des parcelles sollicitées

La présente demande porte sur une superficie totale de **88 660 m²**.

Les plans pages suivantes présentent l'implantation du site sur fond IGN, photographie aérienne et sur fond cadastral.







1.6. PRINCIPALES SERVITUDES

Urbanisme

La communauté de communes Seine-Eure dispose d'un PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), approuvé le 19 décembre 2019 (territoire de l'ancienne communauté de communes Eure Madrie Seine).

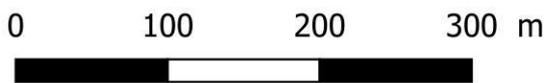
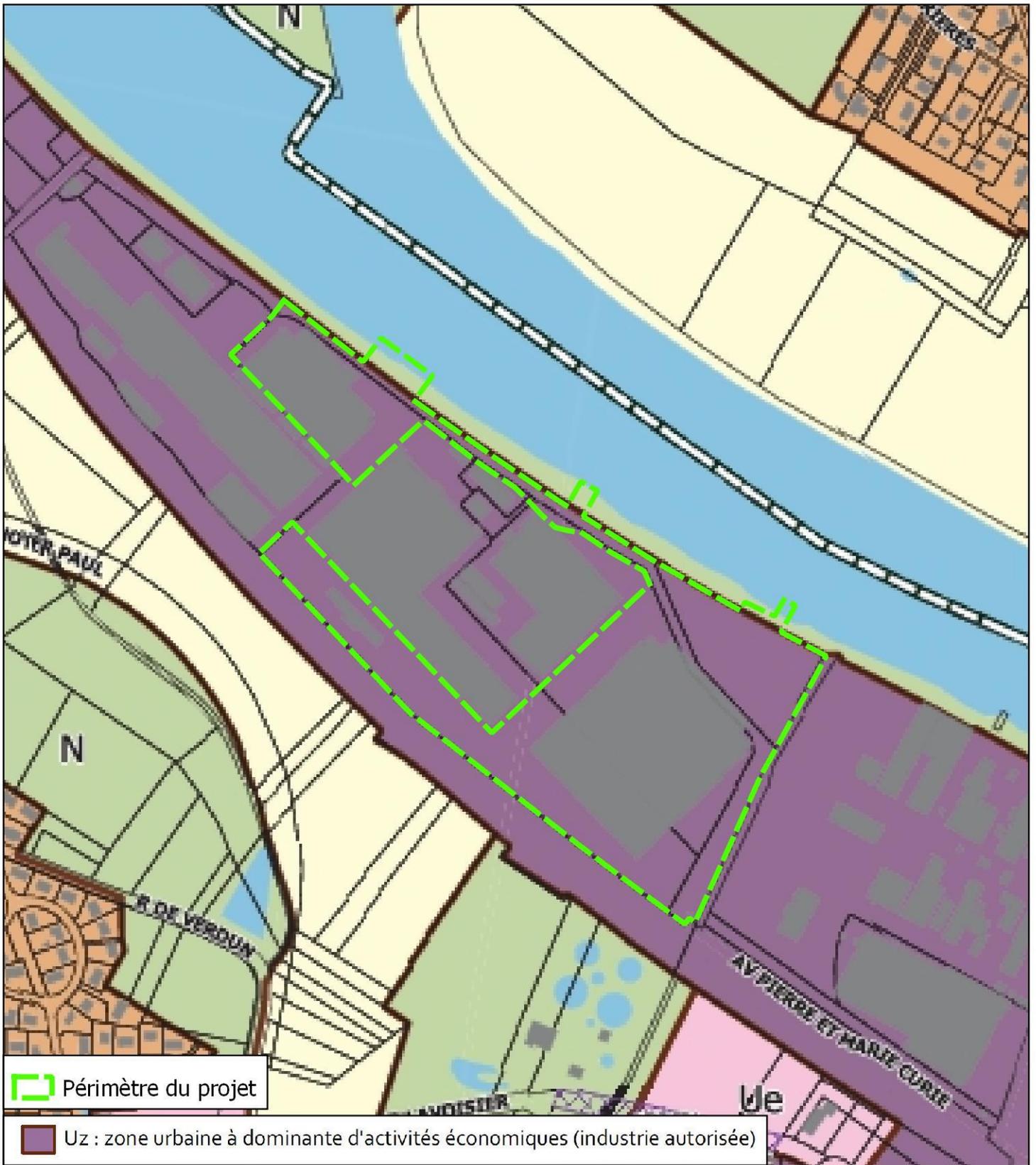
Le projet est localisé sur l'extrait du PLUi joint en page suivante.

Le projet de plate-forme multimodale sur la commune du Val d'Hazey est très majoritairement compris dans le zonage « Uz », compatible avec le futur PLUi de la communauté de communes Seine-Eure (cf infra).

Cependant, les estacades sont situées en zone « N », dont le règlement n'autorise pas les activités envisagées.

La société des Carrières de Vignats a sollicité, par courrier en date du 16 février 2021, une demande de mise en conformité du plan de zonage du PLUi auprès de Seine Eure Agglo, avec pour objectif d'étendre la zone « Uz » à l'ensemble du périmètre du projet.

En réponse à cette demande, M. Bernard Leroy, Président de Seine Eure Agglo a émis un courrier en date du 11 mars 2021, actant de la volonté de mise en conformité du PLUi avec le projet. Ce courrier est joint au chapitre 18 « Procédure d'évolution du plan local d'urbanisme » de la demande.



CARTE DE ZONAGE DU PLUI

Espaces naturels remarquables

Il apparait au regard des éléments précédents que l'aire d'étude éloignée est concernée par :

- 19 Z.N.I.E.F.F. de type 1
- 10 Z.N.I.E.F.F. de type 2
- Des zones humides
- 2 sites inscrits et 2 sites classés
- 3 ENS
- 2 sites Natura 2000 (SIC/ZSC)
- 1 site Natura 2000 (ZPS)
- 1 ZICO
- 1 Forêt relevant du régime forestier

Le site d'étude n'est pas directement concerné par les périmètres précédemment cités, même si la ZNIEFF de type II « Les îles et berges de la seine en amont de Rouen ».

En particulier, le site ne recoupe directement aucun site Natura 2000. Le site le plus proche est la « Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Les îles et berges de la Seine dans l'Eure », localisée à 195 m au Nord-Est du projet.

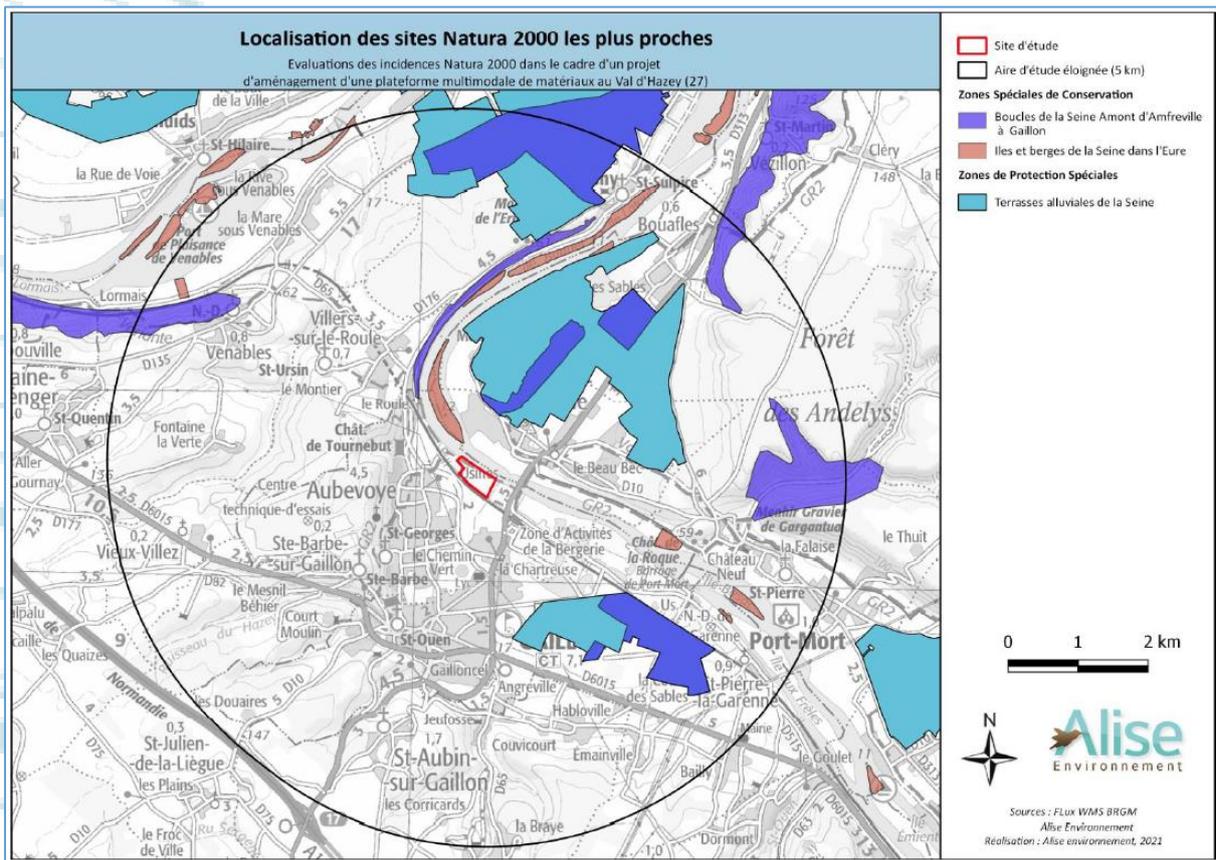


Fig. 12 : Sites NATURA 2000 (Source : Alise Environnement)

La présente demande d'autorisation d'exploiter la plateforme multimodale du Val d'Hazey est soumise à réalisation d'une évaluation d'Incidence Natura 2000, jointe au chapitre 8.9 de la demande.

1.7. LE SITE ACTUEL

La plate-forme multimodale du Val d’Hazey est localisée à la limite Nord-Est de la commune du Val d’Hazey en bordure de Seine, à une altitude d’environ 14 m NGF.

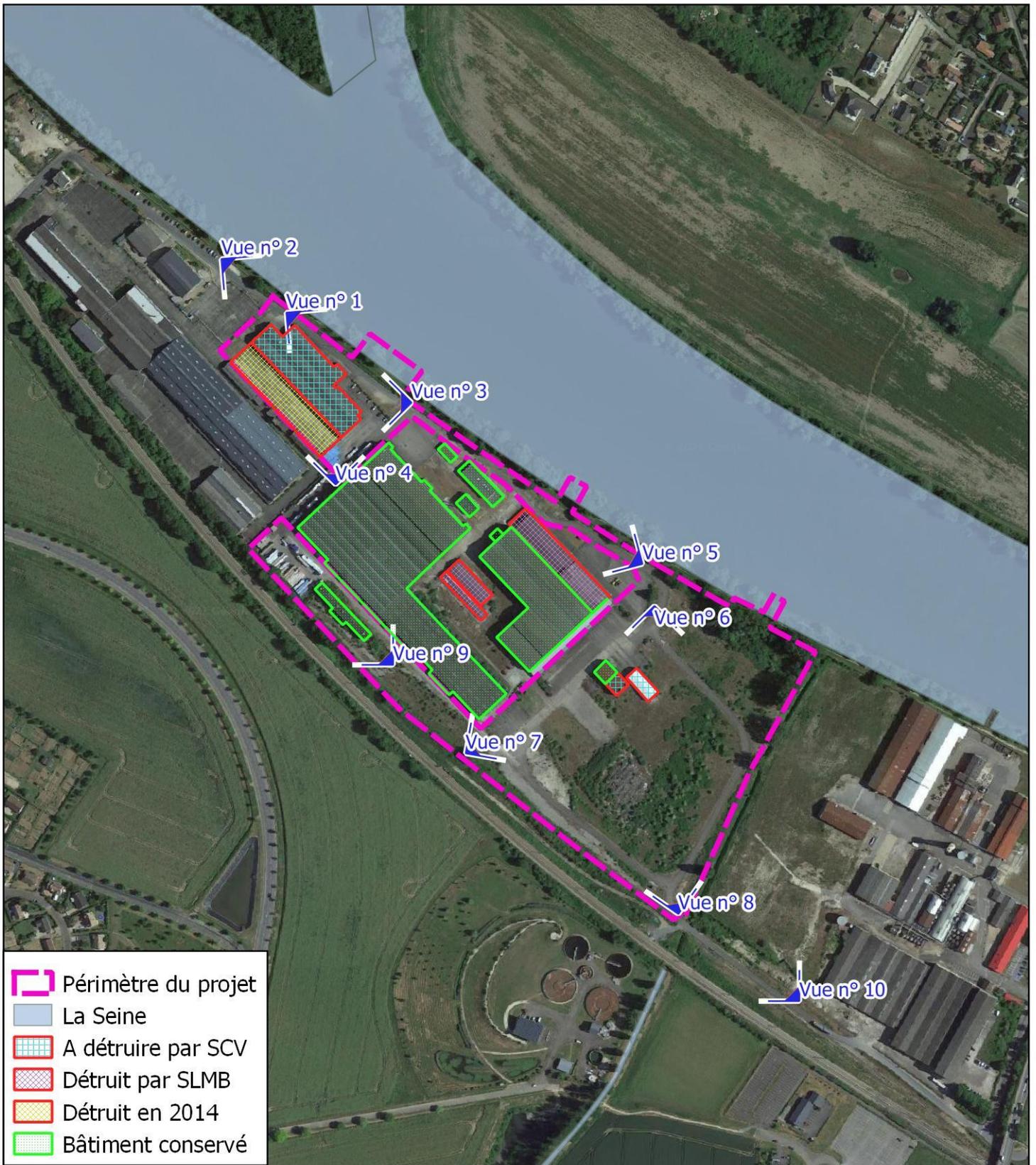
Elle s’insère dans la zone industrielle d’Aubevoye.

Le contexte environnant est marqué par la présence :

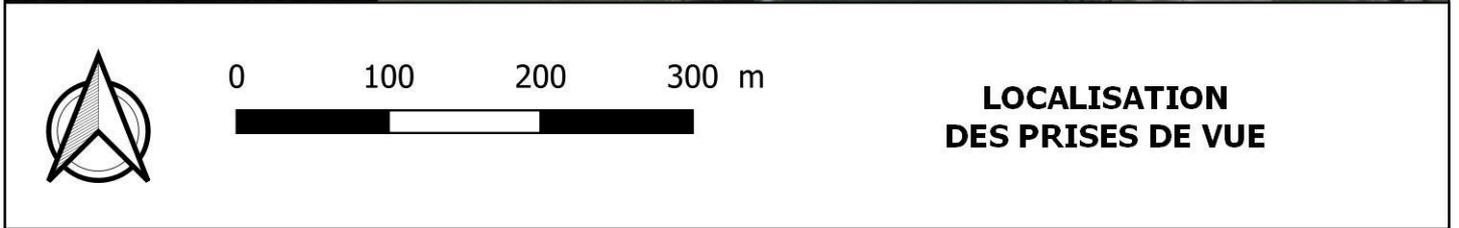
- D’une voie ferrée au Sud du site
- de la Seine au Nord,
- de nombreuses installations industrielles et d’une station d’épuration en périphérie du site.

Il n’y a pas de zones urbanisées à proximité immédiate du site, les zones habitées les plus proches du site se localisant toutes à plus de 300 mètres des limites du projet. (Les plus proches se localisent à environ 350 mètres au Sud-Ouest du site.)

Le plan aérien page suivante et les photographies ci-dessous permettent de décrire et de visualiser les terrains prévus pour l’implantation de la future plateforme.



-  Périmètre du projet
-  La Seine
-  A détruire par SCV
-  Détruit par SLMB
-  Détruit en 2014
-  Bâtiment conservé



**LOCALISATION
DES PRISES DE VUE**

Chemin de halage



Fig. 13 : Vue n°1 : accès au site depuis le Nord-Ouest



Fig. 14 : Vue n°2 : Entrée Nord-Ouest



Fig. 15 : Vue n°3 : future plateforme containers



Fig. 16 : Vue n°4 : future plateforme containers



Fig. 17 : Vue n°5 : Voie de circulation Nord

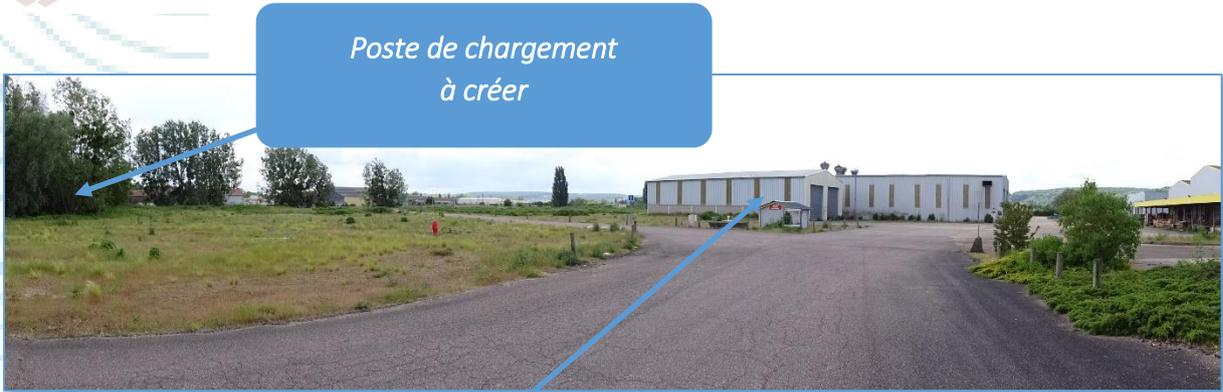


Fig. 18 : Vue n°6 : future plateforme granulats



Fig. 19 : Vue n°7 : future plateforme granulats



Fig. 20 : Vue n°8 : future plateforme granulats



Fig. 21 : Vue n°9 : Espace Sud : future voie ferrée

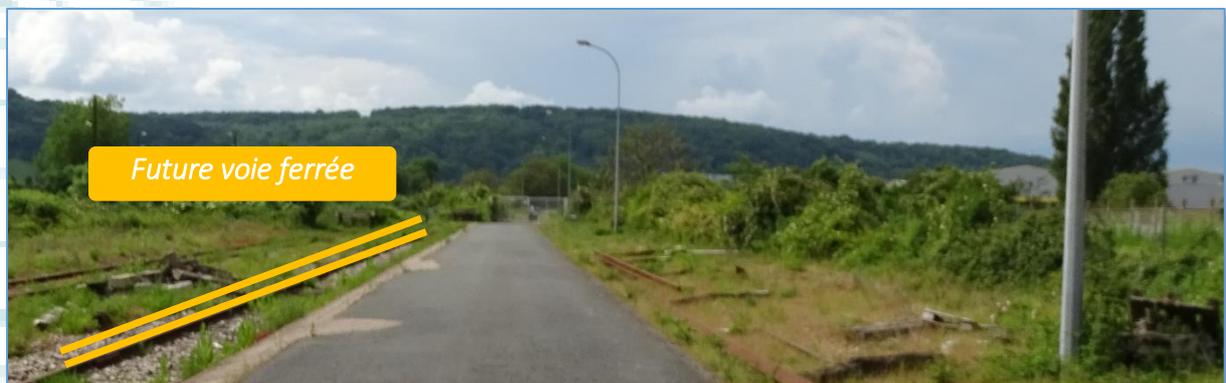


Fig. 22 : Vue n°10 : Accès Est futur (Pierre et Marie Curie)

1.8. LES ACTIVITES PROJETEES

1.8.1. LE TRANSIT ET NEGOCE DE MATERIAUX

Le site commercialisera des matériaux issus d'autres sites de production (sables et gravillons lavés notamment), afin de proposer une offre large aux clients de la plate-forme du Val d'Hazey.

La superficie affectée à ces stockages, au sol ou en silos, est d'environ 8000 m².

Le volume global de matériaux annuellement réceptionnés sur site représentera environ :

- **200 000 tonnes par an** de granulats,
- **65 000 tonnes par an** de matériaux inertes.

A ces flux pourrait s'ajouter le transfert ferré existant actuellement depuis la carrière Vignats vers la cour marchandise SNCF de Gaillon. Cette activité existante représente l'apport de 80 000 t/an de granulats utilisés pour la centrale d'enrobage COLAS FRANCE de Gaillon (sise route de la Garenne).

1.8.2. LA VALORISATION PAR RECYCLAGE DE MATERIAUX INERTES EXTERIEURS

Deux à trois campagnes de concassage-criblage des déchets inertes (en particulier des bétons) seront réalisées chaque année, en utilisant le type de matériel mobile de concassage-criblage décrit au chapitre suivant (ou équivalent). Chaque campagne durera environ 1 mois et demi.

Ces matériaux de recyclage prendront alors la forme de granulats de type 0/150, 0/80 et 0/40, qui viendront se substituer à des matériaux issus de carrières, permettant ainsi une utilisation plus rationnelle de la ressource minérale. Ces matériaux seront essentiellement utilisés pour des chantiers de terrassement de travaux publics.

La Société des carrières de Vignats envisage de recycler un volume annuel de matériaux inertes extérieurs de l'ordre de **15 000 tonnes / an**.

L'aire affectée au stockage des matériaux inertes en transit et aux matériaux recyclés produits représentera une superficie de 5100 m².

1.8.3. LE TRANSIT DE CONTAINERS

SCV envisage de mettre son estacade avale, et la plateforme associée, à disposition de différents opérateurs pour charger, stocker ou décharger des containers depuis des bateaux naviguant sur la Seine, et notamment sur la liaison régulière Le Havre – Gennevilliers (3 rotations par semaine).

Cette solution est une opportunité pour des entreprises localisées à proximité du Val d'Hazey (dans un rayon de 30 kilomètres environ) de substituer un trafic fluvial à un trafic existant de poids lourds, pour acheminer des containers depuis ou à destination du Havre, puis de l'international.

Le flux de containers correspondant a été estimé entre 50 et 90 containers par bateau (soit 70 en moyenne) 3 fois par semaine, soit environ 10 500 containers par an.

Rappelons que ce flux de containers est un report modal visant à remplacer un transport poids lourds existant depuis le secteur du Val d'Hazey vers le Havre.

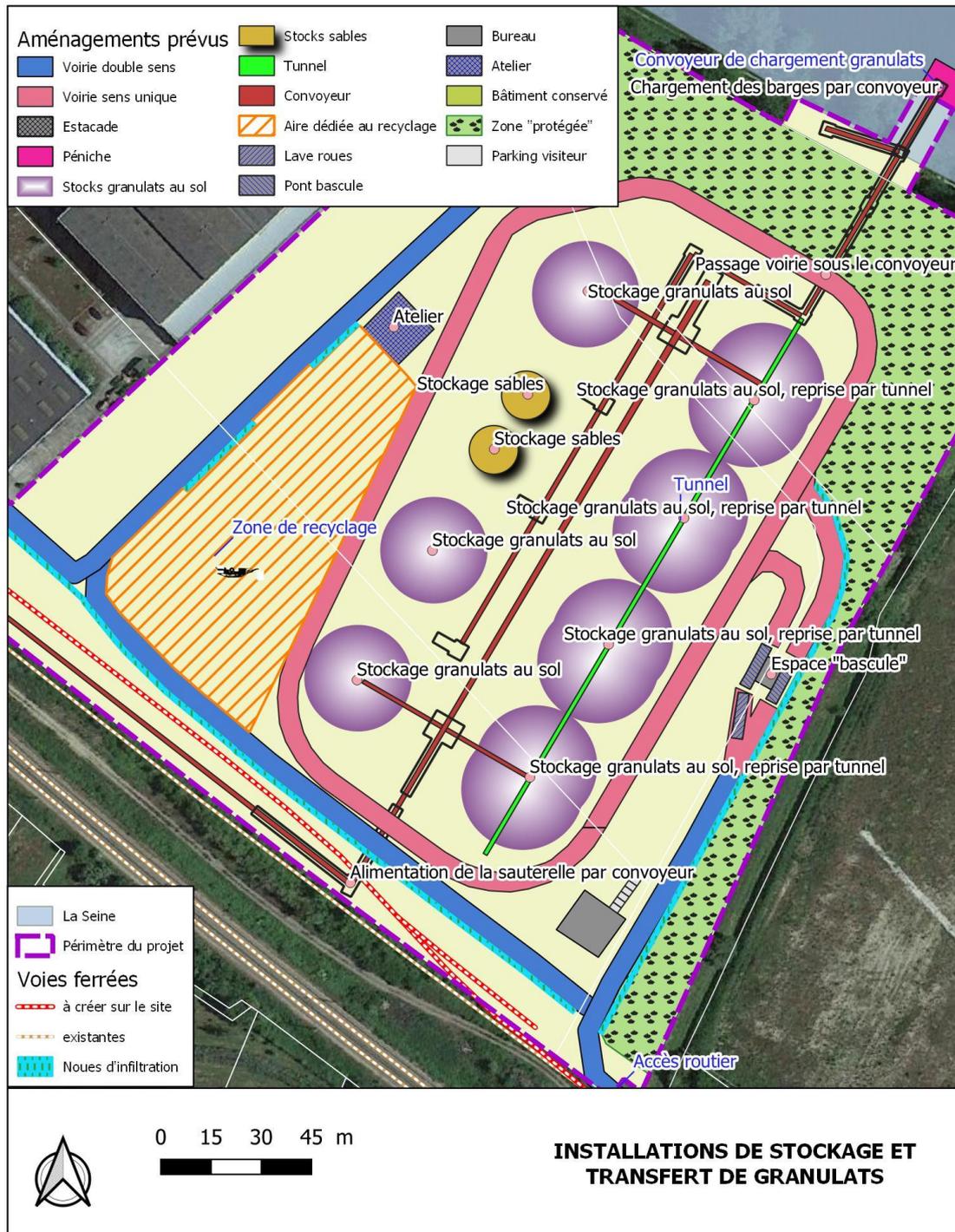


Fig. 23 : Localisation des activités sur le site

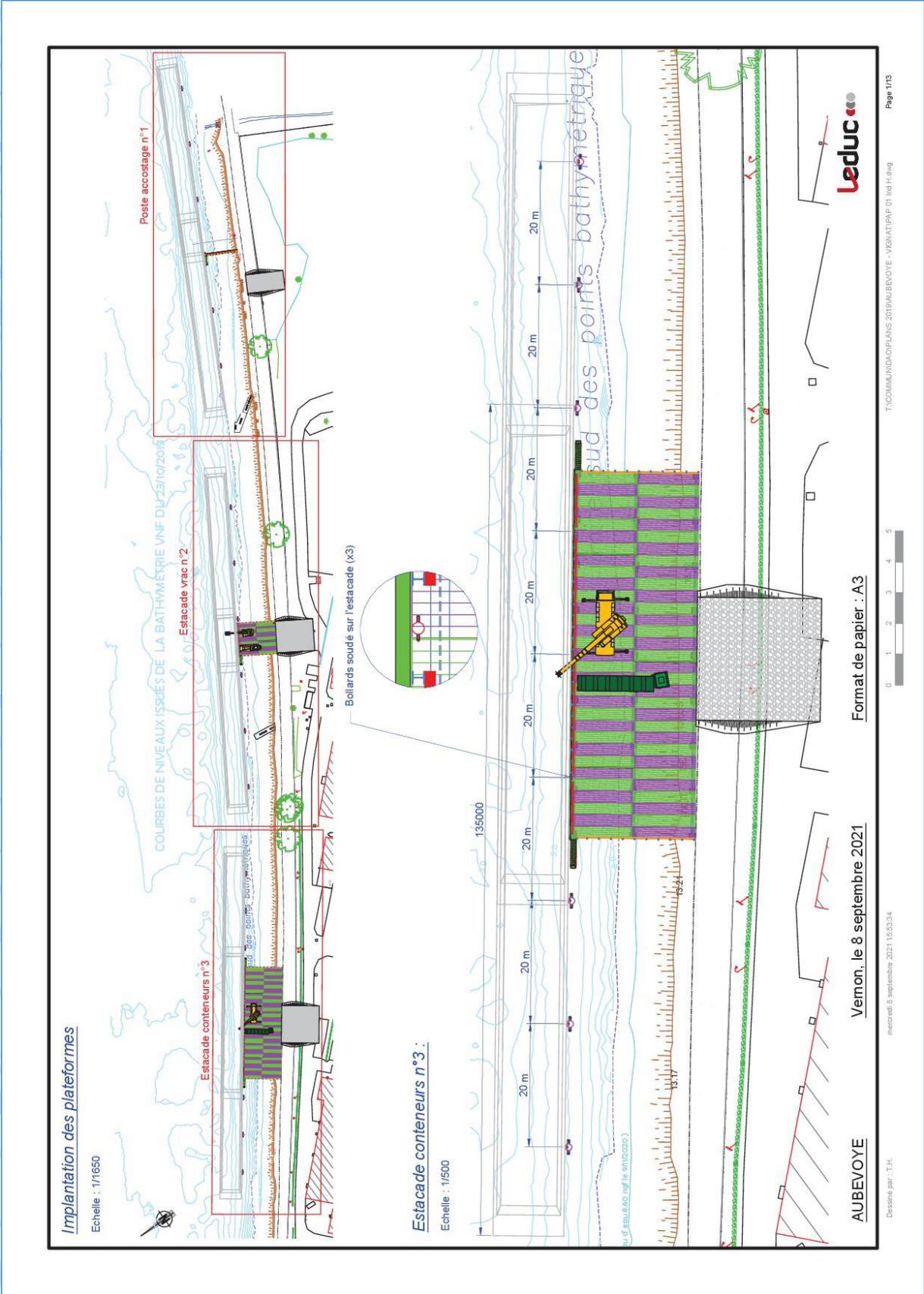


Fig. 24 : Détails de l'aménagement des estacades

2. LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

2.1. CHOIX DU PERIMETRE D'ACTIVITE

Le choix d'implantation d'un nouveau site multimodal se heurte à une multitude de difficultés, et en premier lieu aux critères :

- de juxtaposition des voies routières, ferrées et fluviales,
- de surface suffisante pour accueillir les activités envisagées.

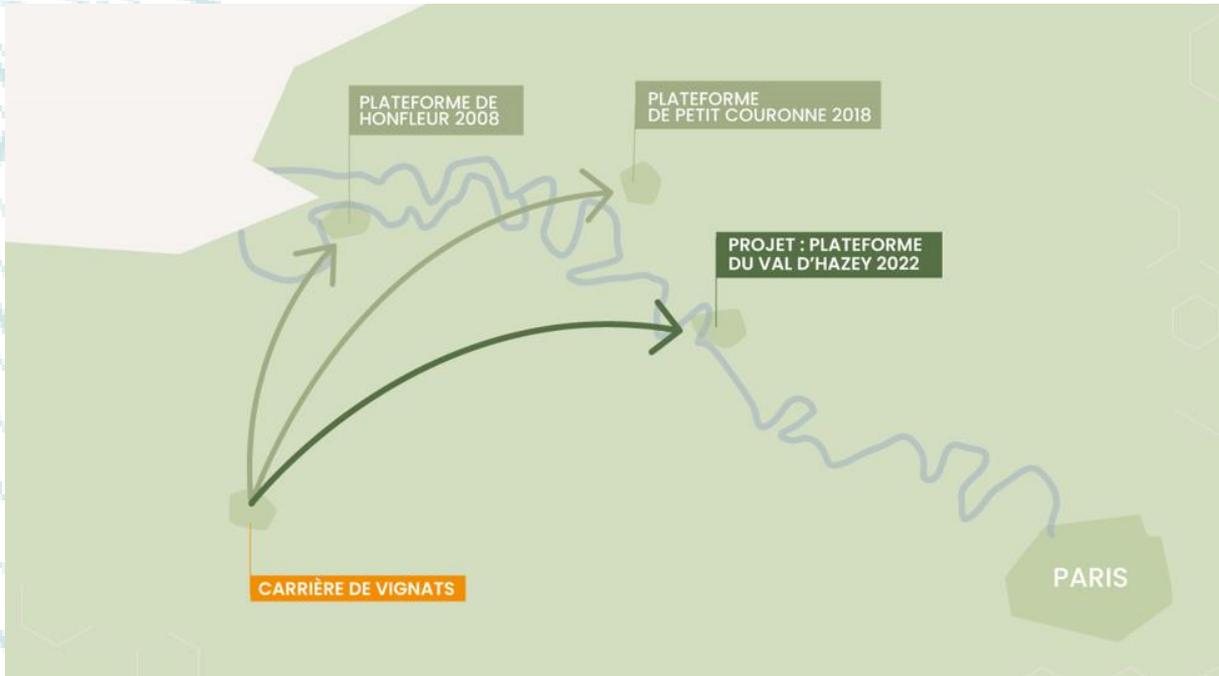
Viennent ensuite des contraintes liées aux possibilités de maîtrise foncière et d'accès, à la compatibilité avec les documents d'urbanisme, aux zonages de protection (nature et captage d'eaux potable par exemple), à la présence d'espèces protégées, de voisinage etc....

Le choix de la Société Carrières de Vignats pour exercer son activité sur le site du Val d'Hazey repose sur les différents critères suivants :

- Contexte géologique local peu propice à la production de gravillons sur le secteur,
- Site en bordure de Seine,
- Site raccordé au réseau ferré (axe Paris – Rouen),
- Proximité avec la RD6015 (axe Gaillon-Vernon) et de l'A13,
- Compatibilité du document d'urbanisme de la commune avec ce type d'activité,
- Maîtrise 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,
- Opportunité de s'implanter sur une friche industrielle permettant de respecter la « Zéro Artificialisation Nette » promue par la loi Climat.

Le choix de l'implantation de la plateforme du Val d'Hazey est stratégique pour la société des Carrières de Vignats qui souhaite poursuivre son développement en s'appuyant sur le fret ferroviaire.

Ainsi, la société Carrières de Vignats a déjà mis en place deux sites de plateformes multimodales fer-routes, (Honfleur en 2008 et Petit Couronne en 2018), et souhaite aujourd'hui renforcer son réseau au moyen d'une nouvelle plateforme fer-route-fluvial au Val d'Hazey.



LA PLATEFORME DE HONFLEUR
60 000t / 4,6ha



LA PLATEFORME DE PETIT COURONNE
240 000t / 4,2ha



PROJET VAL D'HAZEY

2.2. BESOINS EN MATERIAUX ET USAGES

De manière globale, les besoins en granulats représentent une consommation de l'ordre de 5,5 tonnes par an et par habitant.

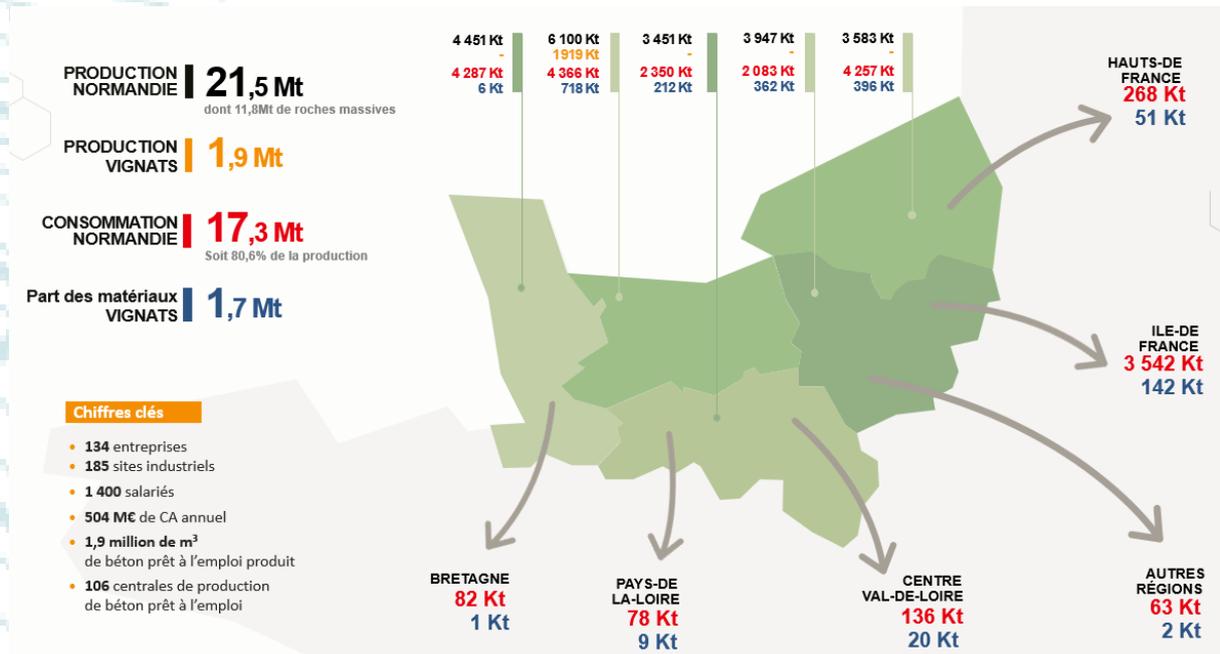


Fig. 25 : Besoins en granulats

La fourniture de granulats représente le premier maillon de la filière BTP. Les ressources en granulats dépendent de la nature géologique des territoires et les départements du Calvados et de l'Orne permettent de produire des matériaux issus de roches massives, déficitaires dans le département de l'Eure et en région Ile de France.

Ainsi le projet de la plateforme multimodale du Val d'Hazey permet d'approvisionner le marché local et la région parisienne en granulats, en favorisant le recours à des modes de transport plus vertueux que celui de la route.

La part des flux de matériaux issus de la production de la société des Carrières de Vignats à l'échelle de la région Normandie sont présentés dans le schéma suivant.



2.3. BESOINS EN STOCKAGE ET RECYCLAGE DE DECHETS INERTES

Le souhait d'accueillir des matériaux inertes sur le site est motivé par :

- un déficit de sites de stockages de ce type de déchets dans l'Eure et en région parisienne,
- une possibilité de double fret avec les matériaux issus de Vignats,
- la volonté d'importer des matériaux visant à améliorer la remise en état future de la carrière de Vignats, par remblaiement partiel de la fosse d'extraction,
- une économie circulaire locale liée au souhait de revaloriser des déchets de chantier sous forme de granulats
 - o possibilité de substituer ces matériaux de recyclage à des matériaux de carrières (limitation des flux de matériaux et économie de la ressource en granulats de carrières),
 - o limitation de la production de déchets inertes à stocker en centre agréé (ISDI),
 - o réponse aux différents documents de programmation incitant au recyclage des déchets.

2.4. REVALORISATION D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE

Le site du Val d'Hazey est un ancien site industriel, dont les activités sont aujourd'hui pour la plupart arrêtées.

L'historique de ce site, qui a notamment accueilli un atelier de fabrication de wagons, est présenté sur les photographies suivantes.

1929

La Société anonyme de matériel ferroviaire Paris-Aubevoye est absorbée par Carel et Fouché, dont l'usine est située depuis 1917 à Aubevoye entre la Seine et la ligne ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre.

1935

Les établissements Carel Fouché & Cie acquièrent une licence de fabrication pour des caisses en acier inoxydable très résistantes à la corrosion.

Activités : peinture, passivage, traitement de surface.

1988

Fin d'activité Carel Fouché 1988 et transfert au GEC Alstom SA

1997

Entrepôts industriels :
Aubevoye (EIA) 2000 : SCI Cosand II

Fin 2006

My Monkey Bank : suite à la liquidation de COSAND II
2016 : SLMB



1919



1945



1965



1978

Le projet de la société des Carrières de Vignats permet la revitalisation d'une friche industrielle aujourd'hui en grande partie désaffectée.

Il s'accompagne d'une démolition de plusieurs bâtiments insalubres et du traitement d'une pollution des sols, mise en évidence au travers d'une étude menée par la société Burgeap et détaillée au chapitre 8.4.1.

Ce projet s'insère donc dans une démarche vertueuse :

- de revitalisation d'une friche industrielle,
- de dépollution,
- d'intégration dans un contexte à vocation industrielle incité dans les documents de programmation locaux (cf CPIER et PADD détaillés au paragraphe 3.6.3),
- de développement d'activités économiques sans consommation de terrains agricoles et d'une démarche « Zéro Artificialisation Nette »,
- de report modal en développant le fret fluvial.

2.5. SYNTHÈSE DES INTÉRÊTS DU PROJET

Les atouts et intérêts majeurs du projet reposent sur :



3. IMPACTS DU PROJET ET MESURES VISANT A EVITER, REDUIRE OU COMPENSER CES IMPACTS

3.1. L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

L'exploitation d'une plateforme multimodale est susceptible de générer des nuisances pour le voisinage : bruits et poussières notamment.

Le site du projet est localisé en bordure de Seine dans la zone industrielle d'Aubevoye avec :

- La cité Saint Fiacre à plus de 350 m au Sud-Ouest,
- des activités industrielles (BS Coatings et LR logistique) sur les terrains voisins à l'Est,
- des activités industrielles (GCA Supply Logistics) sur un terrain limitrophe du projet,
- Les services techniques municipaux au Nord,
- Une station d'épuration à 60 m au Sud-Est,
- La Seine en bordure Nord et une voie ferrée en bordure Sud,
- Des terrains agricoles au Sud-Ouest et au Nord-Ouest.

Il n'y a pas de zones urbanisées à proximité immédiate du site, les zones habitées les plus proches sont à plus de 350 m.

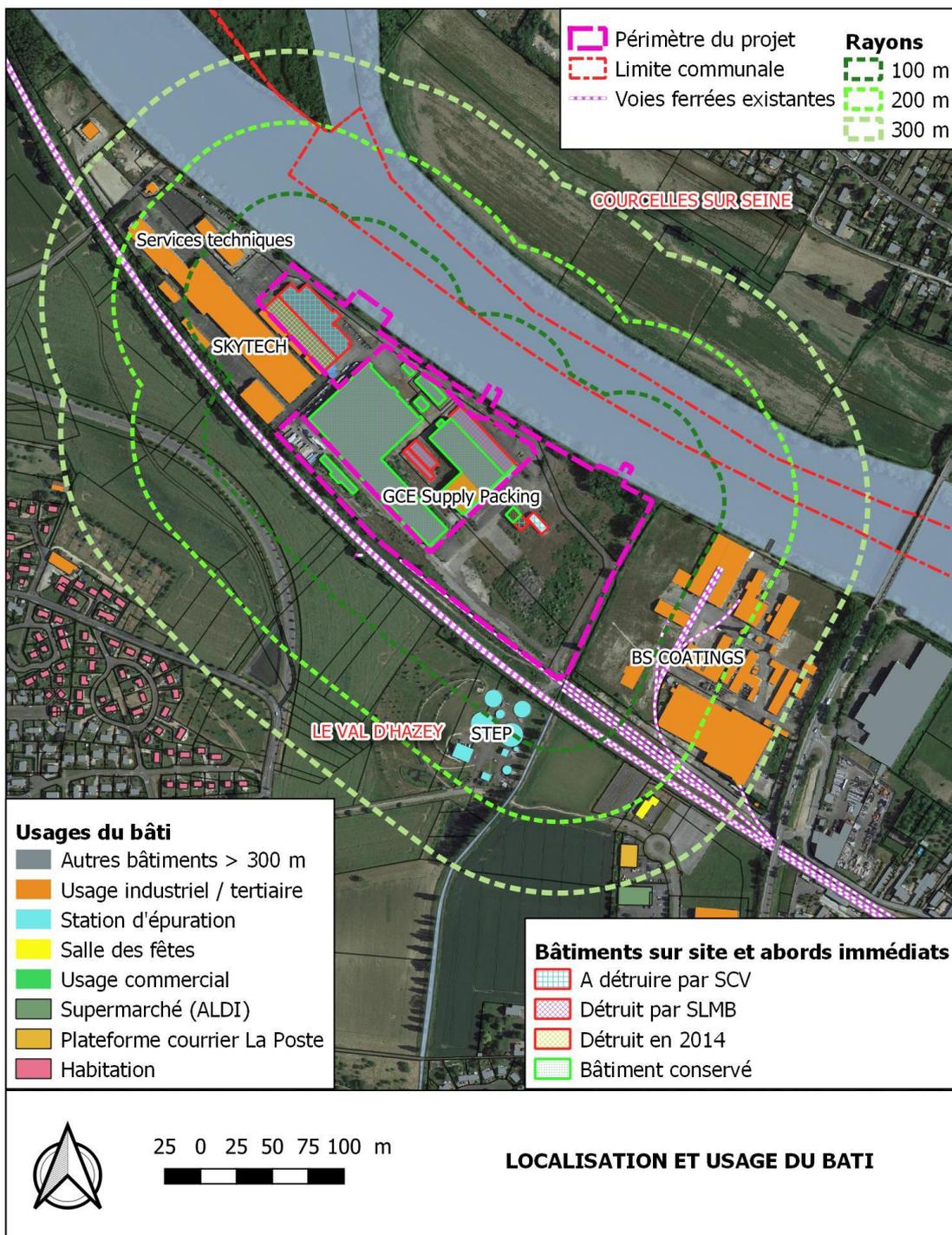
Le site est longé en limite Sud-Est par le ru du canal, qui longe également la station d'épuration.

Le secteur est marqué par de nombreuses activités industrielles et commerciales.

Un inventaire du patrimoine bâti autour du projet a été réalisé par IGC Environnement le 2 juin 2021 qui confirme l'absence d'habitation dans un rayon de 300 m.

Les habitations les plus proches identifiées sont présentées sur le plan joint en page suivante.

A noter que la société SKYTECH a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale (enquête publique en cours) pour la mise en service d'une installation de récupération et de tri de plastiques en vue de leur recyclage. Le terrain qui fait l'objet de ce projet est situé en bordure Nord-Ouest de la future plateforme containers.



Le tableau et le plan suivants récapitulent les principales mesures définies visant à réduire ces impacts.

Thème	Qualification de l'impact	Mesures prévues	
		Typologie (E/R/C/A)*	Descriptif
Bruits	Absence d'habitations à proximité du site => impact modéré	R	Entretien régulier des engins et installations, Bardage partiel des installations Eloignement des habitations périphériques (> 300 m)
Poussières	Apport possible de poussières sur les voies publiques et sites industriels voisins => impact modéré	R	Voies de circulation des poids lourds enrobée Arrosage des pistes en période sèche à l'aide d'un dispositif d'aspersion automatique, Aspersion automatique des granulats au points de jetée des convoyeurs aériens, Bâchage des camions pour l'enlèvement des produits fins Capotage des convoyeurs
Trafics routiers	Trafic important sur la RD 316 Absence d'habitations à proximité du site Report modal limitant les camions sur les routes => impact modéré	R	L'accès au site s'effectuera par réactivation de l'entrée au site depuis l'avenue Pierre et Marie Curie au Sud. 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 situées au Sud de la RD 65. L'évacuation des matériaux produits est assurée par des poids lourds, des trains et des barges. Ce principe de multimodalité, ainsi que la création d'une estacade « containers », vont permettre de réduire le nombre de camions sur la route.
Sécurité	Risque d'intrusion de personnes non autorisées Circulation combinée de PL et d'engins => impact modéré	R	Accès au site depuis l'avenue Pierre et Marie Curie aménagé en concertation avec les autres industriels riverains et par les services concernés de la collectivité (commune, agglomération) en améliorant le passage sous le pont de la RD 316 Fermeture du site à clé en dehors des horaires d'ouverture, Port des EPI obligatoire, Accès strictement limité aux personnes autorisées, Circulation piétonne sur le site interdite aux personnes non autorisées, Vitesse limitée à 20 km/h sur le site, Mise en place d'une signalétique adaptée (cf à titre d'exemple, des éléments de signalétique mis en place sur le site Vignats de Petit Couronne) Site entièrement clôturé.

Signalétique

Une signalétique adaptée sera mise en place sur et en périphérie du site, assurant une sécurité optimale. A titre d'exemple, les photographies suivantes illustrent le type de signalétique présent sur le site Vignats de Petit Couronne.



Fig. 26 : Plan de circulation (exemple de Petit Couronne)



Fig. 27 : Exemples de vues sur la signalétique mise en place sur le site (exemple de Petit Couronne)

Thème	Qualification de l'impact	Mesures prévues	
		Typologie (E/R/C/A)	Descriptif
Pollution des sols	Dépollution préalable Manipulation de carburants sur site => impact modéré	R	Dépollution préalable du site Plein des engins sur aire étanche; Entretien des engins (vidanges etc..) en atelier spécialisé Présence de kit anti-pollution dans le bureau et dans les engins.
Loisirs et tourisme	Fermeture intermittente du chemin de halage => impact fort	R	Maintien de l'accès au chemin à minima les week-ends et jours fériés
		C	Création d'un chemin de substitution (cf extrait du volet paysager de l'étude d'impact infra)
		A	Requalification de la clôture du site, avec alternances de plantations et d'espaces à destination des grapheurs

E : Evitement, R : Réduction, C : Compensation, NC : Non Concerné

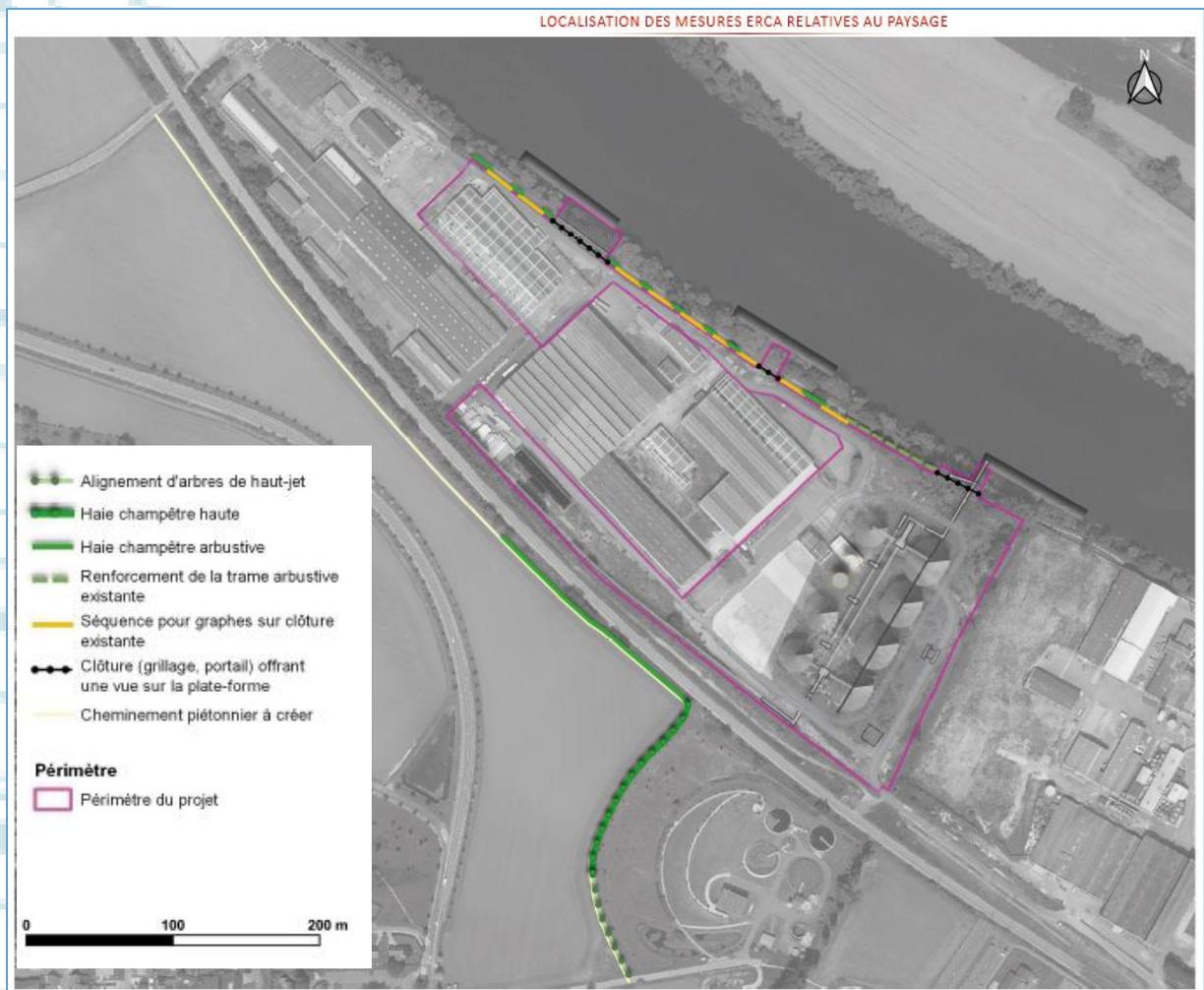


Fig. 28 : Création d'un chemin de substitution

3.2. LE PAYSAGE

Le volet paysager de l'étude d'impact a été confié à un paysagiste spécialisé, M. Hagneré.

Les enjeux paysagers

Le périmètre du projet se situe sur la partie désaffectée d'une zone industrielle implantée sur les rives de la Seine à l'amont de la boucle d'Andelys, dans un paysage où se côtoient zones urbaines, parcelles agricoles et étendues boisées. Le long du fleuve, la ripisylve prolonge l'ambiance boisée au plus près des zones urbaines.

Le fond de vallée est large de plusieurs kilomètres. Il est plat en rive gauche et peu pentu en rive droite. Il est bordé par des coteaux abrupts et majoritairement boisés. Ceci génère deux zones de visibilité distinctes sur le secteur du projet : la première est en fond de vallée, aux abords du périmètre du projet, tandis que la seconde, lointaine, concerne quelques secteurs du coteau sud qui dispensent des vues panoramiques sur la vallée.

Peu d'enjeux relatifs à l'habitat

Deux franges urbaines sont proches du secteur du projet (moins de 500 m), respectivement au nord d'Aubevoye et à Courcelles. Les relations visuelles sont très partielles dans un cas comme dans l'autre. À Aubevoye, la trame végétale qui borde les jardins ferme les vues vers l'est. Il faut sortir de la zone agglomérée pour que la vue s'ouvre. À Courcelles, où certaines habitations profitent d'un panorama sur la vallée, c'est la ripisylve qui filtre ou ferme les vues selon les lieux et les saisons. L'enjeu est modéré à faible.

Des enjeux multiples sur les voies de communication

Le périmètre du projet est bordé par quatre types de voies de communication : pédestre, routière, ferroviaire et fluviale.

Le chemin de halage est aujourd'hui dévolu à un usage piétonnier (déplacements du quotidien, promenade, randonnée ; il est emprunté par une variante du GR 2). Passant entre le fleuve et le périmètre du projet, c'est sa continuité même de son parcours le long de la Seine qui est interrogée par ce projet. Du fait de son usage et de sa fréquentation, l'enjeu est fort.

En rive opposée, un autre sentier pédestre a un usage uniquement local. Il dispense une série de vues sur le fleuve, au-delà duquel la zone industrielle est peu visible, masquée par la ripisylve. L'enjeu est faible.

Côté sud, c'est la voie ferrée (Paris - le Havre) qui longe le périmètre du projet et y dispense une séquence de vue totalement ouverte. La proximité immédiate et la fréquentation élevée de cette ligne génèrent un enjeu fort.

Les routes sont un peu plus en retrait, mais elles présentent également deux séquences présentant des enjeux :

- À l'est, la D 316 passe en promontoire lors du franchissement de la Seine. La perception des berges, aujourd'hui arborées sur toute leur longueur, revêt un enjeu fort par leur importance dans la qualité de la vue panoramique.

- À l'ouest, la D 65, au trafic plus local, présente une longue séquence au paysage ouvert, intégrant au second plan le périmètre du projet à l'arrière d'une frange arborée bordant la voie ferrée. La vue est partielle et le paysage n'a pas la même dimension emblématique que dans le cas précédent ; l'enjeu est modéré.

Un enjeu de tourisme et de loisir centré sur les berges du fleuve

Concernant le tourisme et les loisirs, l'enjeu se concentre sur les chemins longeant les berges, évoqués précédemment. La véloroute passant plus en retrait au nord n'a aucune interaction visuelle avec cette portion du fleuve, elle ne présente aucun enjeu.

Un enjeu très faible vis-à-vis du patrimoine protégé

Des nombreux monuments et sites classés ou inscrits localisés dans la vallée et sur les coteaux, seul le château de Gaillon présente une covisibilité, peu significative car très faible et très lointaine, avec le secteur du projet qui se situe à l'arrière-plan de la trame urbaine. L'enjeu est très faible.

Un effet de cumul concernant les points d'accostage

Les zones industrielles sont nombreuses le long du fleuve et certaines sont anciennes, car elles ont pu s'appuyer sur le transport fluvial pour se développer. Le périmètre du projet s'inscrit dans une zone industrielle dont une partie est encore en activité, mais le lien au fleuve a été abandonné et la rive s'est reboisée. L'effet de cumul concernera donc en premier lieu les nouveaux points d'accostage, dans une logique de succession avec tous ceux existant en amont et d'une manière plus lointaine et diffuse en aval.

Cet enjeu sera modéré pour ce qui concerne l'amont et non significatif pour ce qui concerne l'aval, nettement plus lointain et dans un autre contexte paysager (boucle d'Andelys).

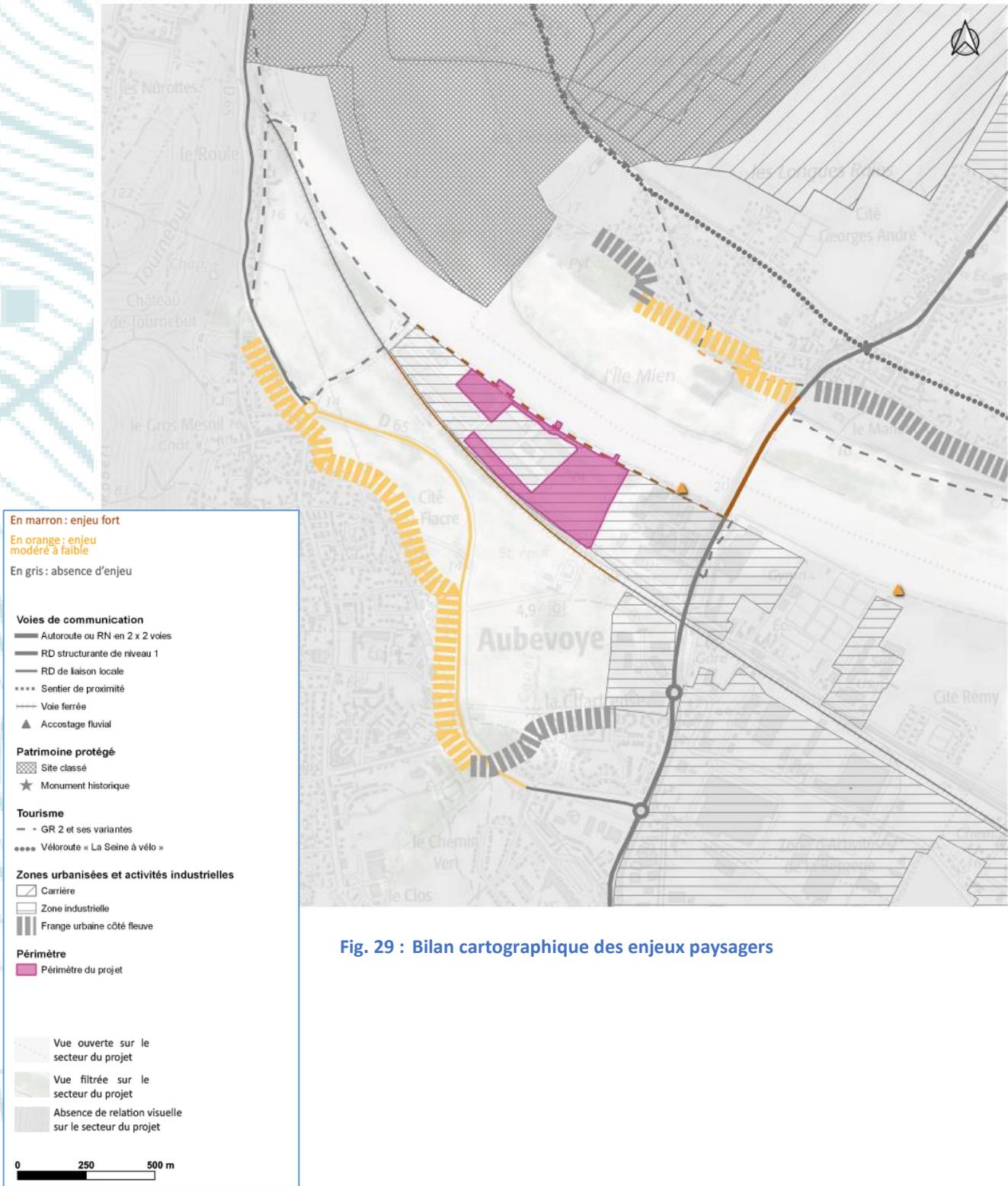
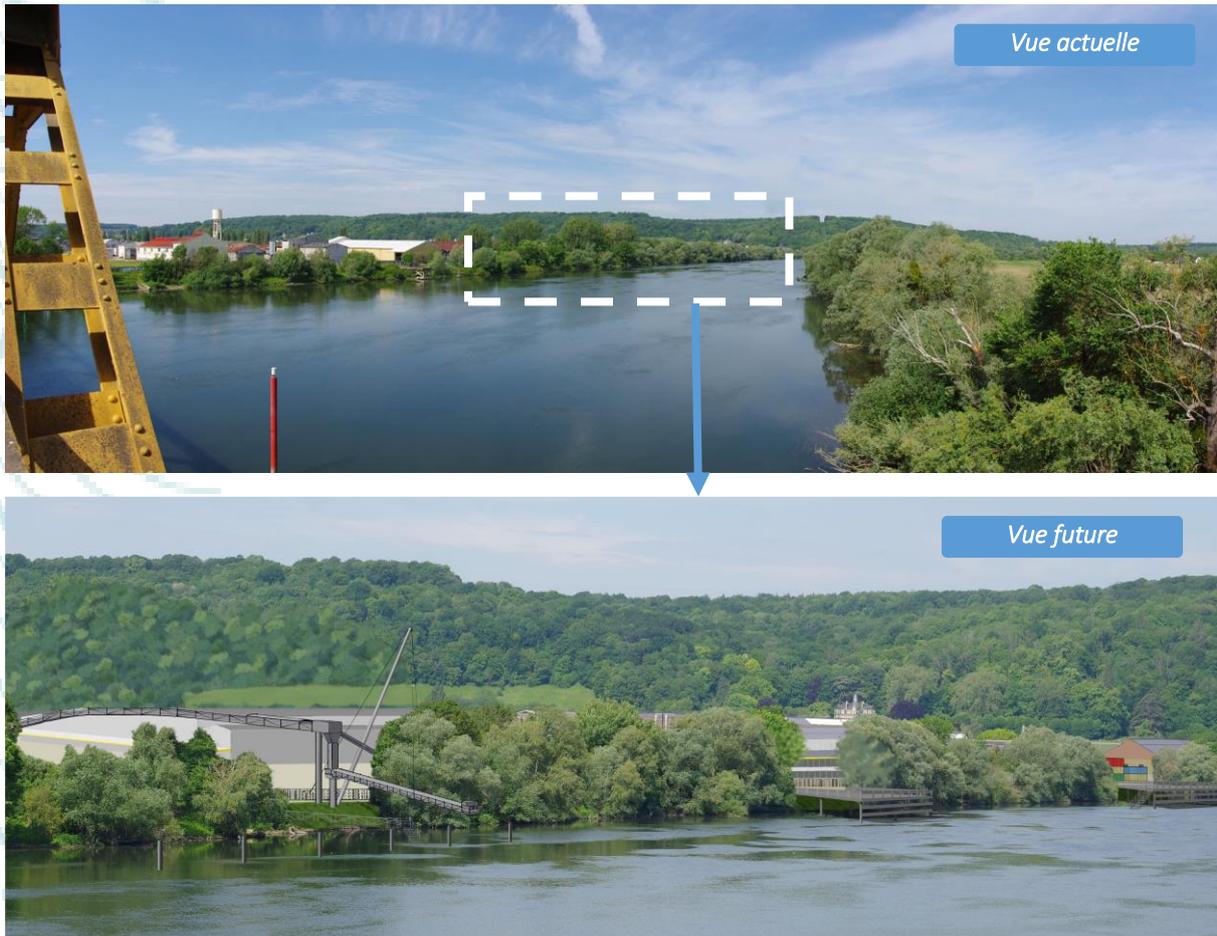


Fig. 29 : Bilan cartographique des enjeux paysagers

Un des impacts paysagers les plus marqués sera la perception du site depuis le pont de la RD 316, illustré par le photomontage suivant.



La traversée de la Seine par la D316. L'ouverture créée dans la ripisylve pour la création du chargement des granulats va ouvrir la vue sur la plate-forme et les bâtiments, prolongeant ainsi la zone industrielle vers le nord. Les deux autres points d'accostages seront des ponctuations sur la rive.

Fig. 30 : Vue future sur le site depuis le pont de la RD 316

Les aménagements proposés vont combiner les mesures suivantes :

- une mesure de réduction de l'impact visuel depuis l'ouest par la mise en place d'une trame végétale périphérique au sud de la voie ferrée ;
- une mesure de compensation de l'impact dû à la déviation temporaire du chemin de halage, par la valorisation du nouveau sentier piétonnier grâce à des aménagements paysagers spécifiques ;
- une mesure de compensation de l'impact sur l'ambiance paysagère du chemin de halage au passage au droit de la plate-forme, par une requalification des abords du sentier, inscrivant les installations dans le parcours.
- une mesure d'accompagnement portant sur les bâtiments en entrée du site, afin de créer un ensemble cohérent avec le bâtiment de la station d'épuration visible de l'autre côté de la voie ferrée.

Ces mesures sont détaillées sur le plan page suivante.

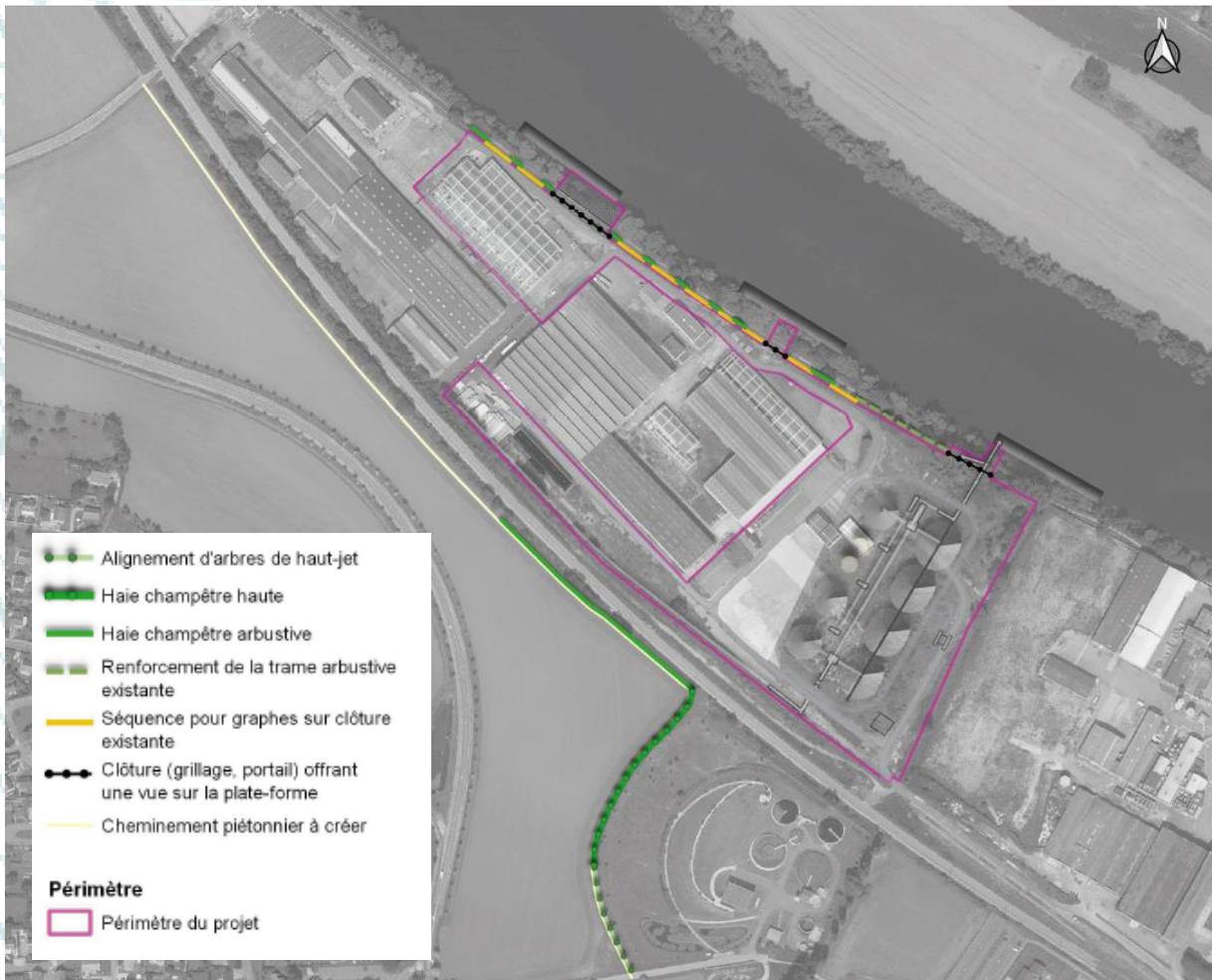


Fig. 31 : Mesures relatives au paysage

3.3. LA FAUNE ET LA FLORE

Diagnostic faune flore et mesures

Le volet faune flore de l'étude d'impact a été réalisé par Alise Environnement, sur la base des Inventaires réalisés selon les dates suivantes.

Date prospection	Observateur(s)	Jour / nuit	Conditions météorologiques				Groupes taxonomiques étudiés											
			Température	Vent	Direction	Nébulosité	Habitats / flore	Avifaune	Mammifères terrestres	Chiroptères	Amphibiens	Reptiles	Lépidoptères	Odonates	Orthoptères	Frayères		
24/02/2021	Christophe GOUJON	Jour	8-10°C	Modéré	Sud	2/8												
07/04/2021	Christophe GOUJON	Jour	2-8°C	Nul	-	1/8												
08/04/2021	Stéphane CADEAU	Jour	-	-	-	-	Sondages pédologiques											
22/04/2021	Audrey CENIER	Jour	15-20°C	Faible		0/8												
17/05/2021	Christophe GOUJON	Jour	12-14°C	Modéré	Ouest	4/8												
19/05/2021	Christophe GOUJON	Jour	14-18°C	Modéré	Ouest	5/8												
16/06/2021	Nicolas NOEL	Jour	20-25°C	Faible		0/8												
01/07/2021	Christophe GOUJON	Jour	20-22°C	Faible	Nord-ouest	3/8												
21/07/2021	Claire DUMONT	Jour	25-30°C	Nul à Faible	-	0/8												
11/08/2021	Stéphane CADEAU	Jour	-	-	-	-	Sondages pédologiques											

Légende : Inventaire spécifique
 Inventaire par opportunité

Fig. 32 : Date des inventaires faune flore

Concernant la flore, les prospections réalisées ont ainsi permis de déterminer 175 espèces floristiques. Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée sur le site d'étude.

Concernant la faune, la zone d'étude présente des zones servant de zone d'habitat et d'alimentation pour des espèces comme :

- oiseaux : inféodés aux milieux ouverts (Oedicnème criard), anthropiques, humides (Martin-pêcheur d'Europe), boisés (Loriot d'Europe), etc...
- mammifères : Lapin de garenne, Ecureuil roux
- reptiles : Lézard des murailles,
- insectes : le Sylvain, le Conocéphale bigarré, l'Oedipode turquoise, etc.

Concernant l'ichtyofaune, 10 espèces de poissons (dont une espèce exotique envahissante : Perche soleil) sont potentiellement présentes dans la Seine sur le secteur d'étude. Une espèce est protégée au niveau national : la Vandoise. L'impact est lié aux travaux de création d'estacades dans le lit mineur de la Seine.

La synthèse des enjeux écologiques sur le site est présentée sur la carte suivante.

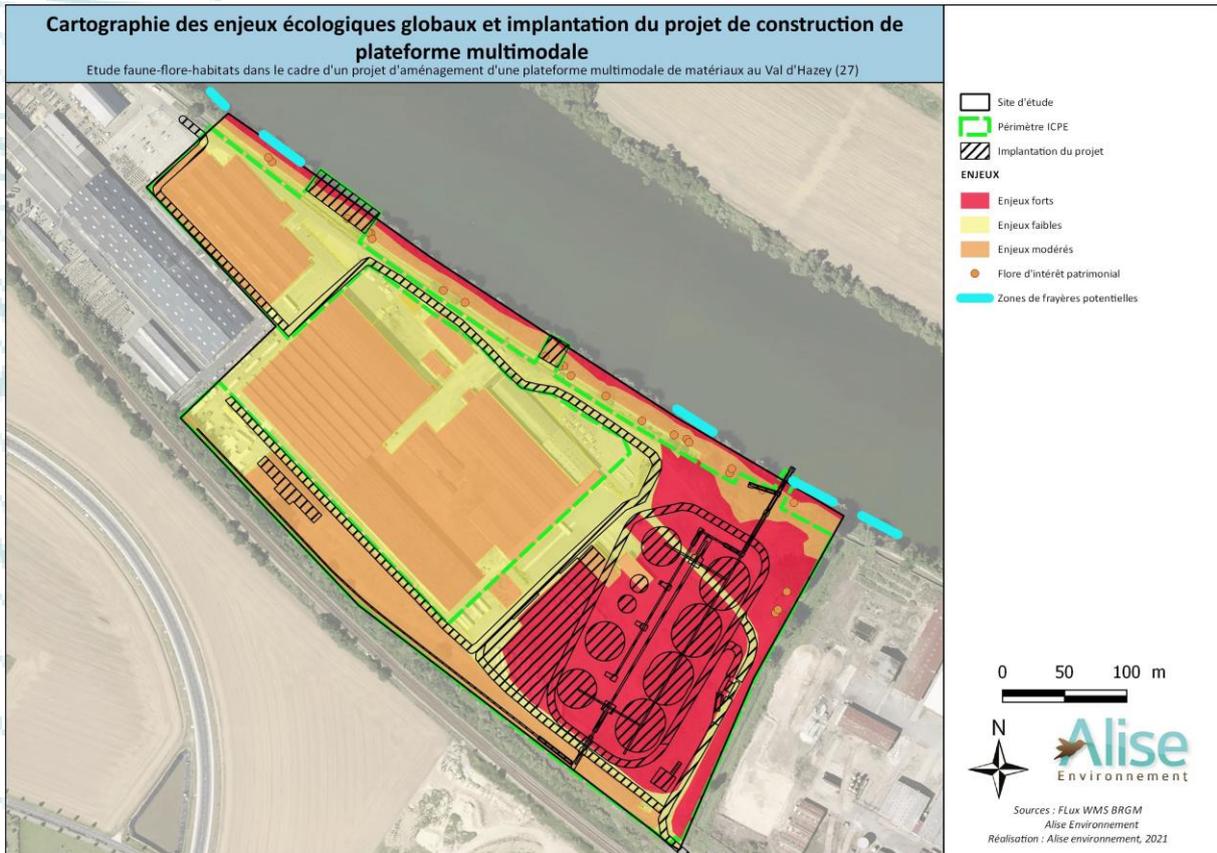


Fig. 33 : Carte de synthèse des enjeux faune-flore

Des mesures d'évitement, réduction ou compensation ont été définies et sont récapitulées dans le tableau suivant.

Thèmes	Impacts		Mesures
Flore & habitats	Faible à	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure R01 : Mise en place d'un suivi écologique en phase chantier Mesure R02 : Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives) Mesure R06 : Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet
Avifaune	Faible à	Fort	<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure E02 : Adaptation du projet/ Evitement spatial en faveur de l'œdicnème criard Mesure R01 : Mise en place d'un suivi écologique en phase chantier Mesure R02 : Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives) Mesure R0.6: Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet
Ichtyofaune	Faible		<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure E03 : Evitement amont - Phase de conception du dossier de demande - Redéfinition des caractéristiques du projet en faveur des frayères Mesure R03 - Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier
Reptiles/ Amphibiens	Faible		<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure R04 : Dispositif d'abris (hibernaculum) pour le Lézard des murailles Mesure R05 : Dispositif de limitation des nuisances envers la faune Mesure R06 : Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet
Mammifères	Faible à	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure R05 : Dispositif de limitation des nuisances envers la faune
Insectes	Faible		<ul style="list-style-type: none"> Mesure E01 : Adaptation de la période des travaux sur l'année / Évitement temporel en phase travaux Mesure R06 : Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet

Fig. 34 : Synthèse des mesures faune flore

Thèmes	Impacts résiduels	Mesure de compensation	Mesure d'accompagnement et de suivi
Flore & habitats	impact résiduel négatif faible (suppression de 6,24 m ² et altération de 560 m ² de zones humides du site d'étude)	Mesure C01 : Restauration des fonctionnalités de zones humides par suppression et végétalisation de zones anthropiques sur le site	
Avifaune	Nul ou non-significatif	/	Mesure A01 : Formation/ sensibilisation du personnel
Ichtyofaune			Mesure A02 : Gestion écologique des habitats
Reptiles/ Amphibiens			Mesure S01 : Suivi des hibernaculum
Mammifères			Mesure S02 : Suivi de l'Œdicnème criard
Insectes			Mesure S03 : Suivi du Martin-pêcheur d'Europe

Fig. 35 : Impacts résiduels, mesures de compensation et de suivi

3.4. LES EAUX

3.4.1. DIAGNOSTIC

Les eaux superficielles

La commune de Val d'Hazey se situe sur l'axe Seine et le site du projet longe dans son intégralité la rive gauche de la Seine, soit sur plus de 600m.



Fig. 36 : Prises de vue le long du site du projet depuis le chemin de halage.

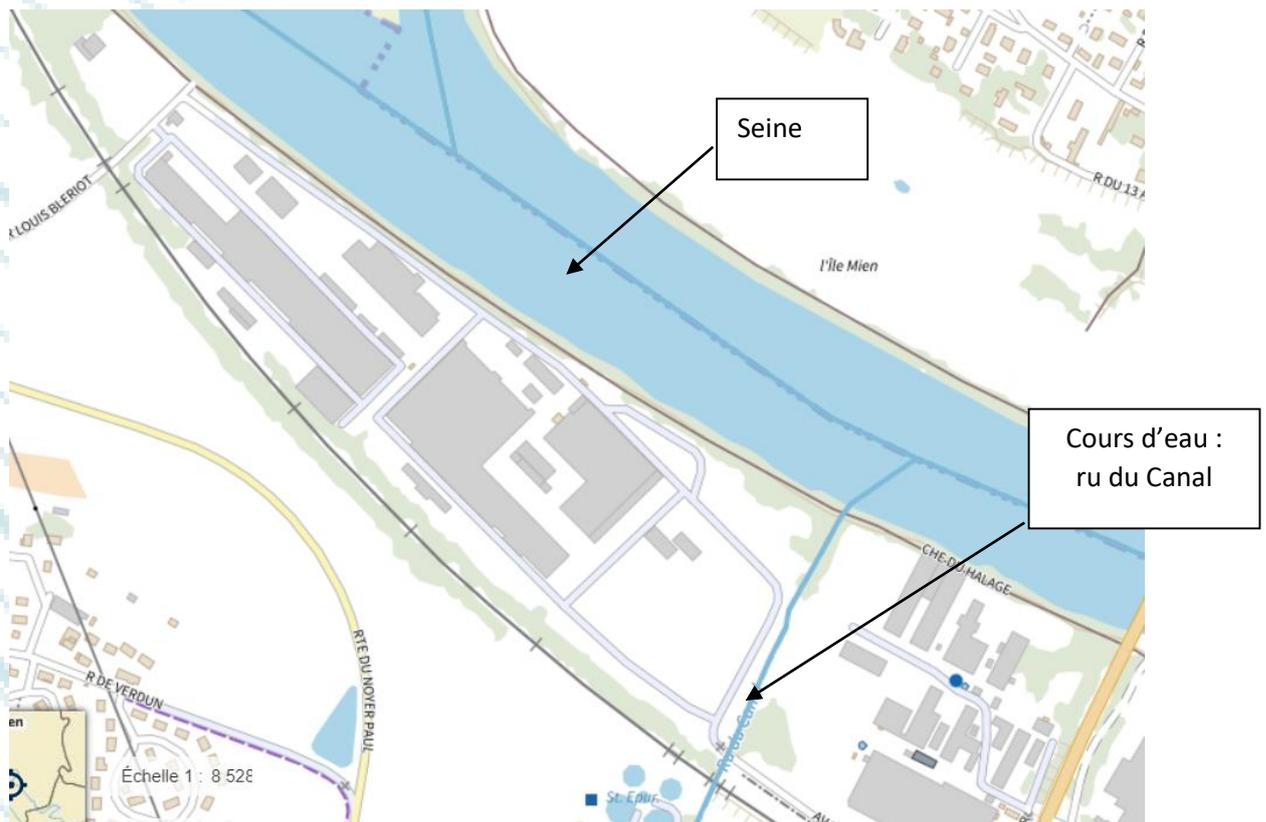


Fig. 37 : Extrait carte du réseau hydrographique local, source géoportail.

Outre la Seine qui marque le territoire, on note la présence d'un petit cours d'eau appelé Ru du Canal qui borde l'Est de la zone d'étude.

Zones inondables

La commune de Le Val d’Hazey est notamment concernée par le risque Inondation

La commune s’est vue prescrire la réalisation d’un Plan de Prévention des Risques naturels Inondations le 10/01/2020 : PPRi de la Seine dans l’Eure. Ce PPRi n’est pas encore approuvé.

Cependant les cartes d’aléas ont été réalisées et transmises par les services de l’Etat.

Ainsi, on note les éléments suivants :

- le site du projet est concerné par de l'aléa modéré et fort ;
- la cote de référence à prendre en compte est la cote 14,90 m NGF.

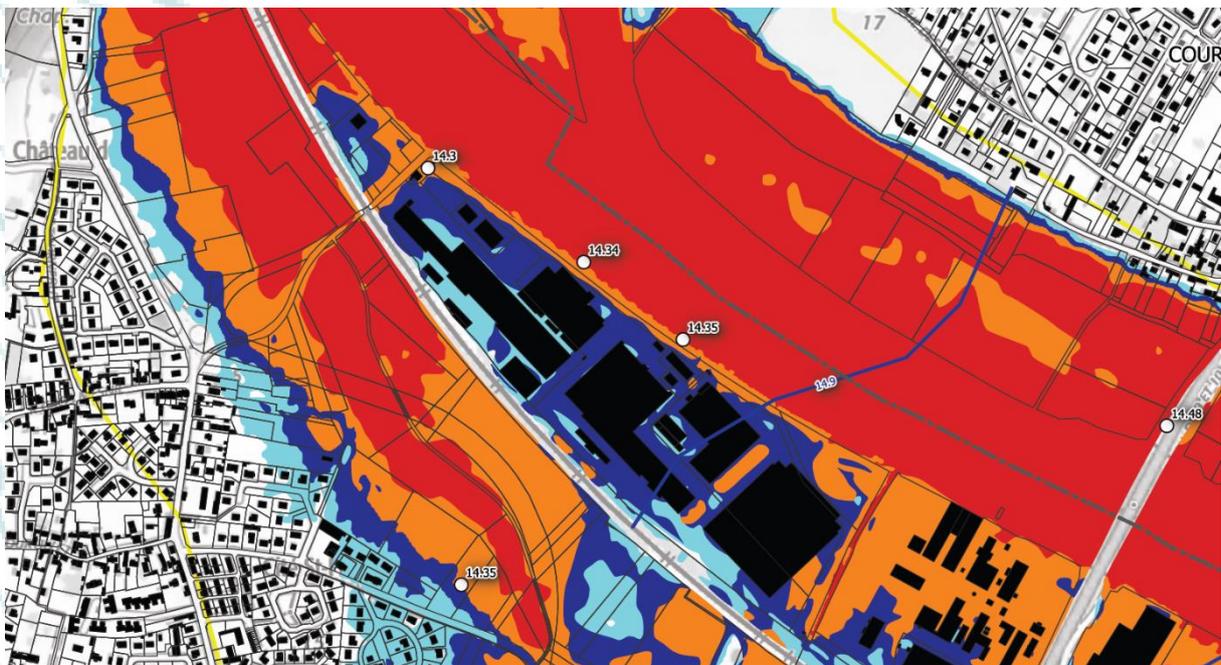
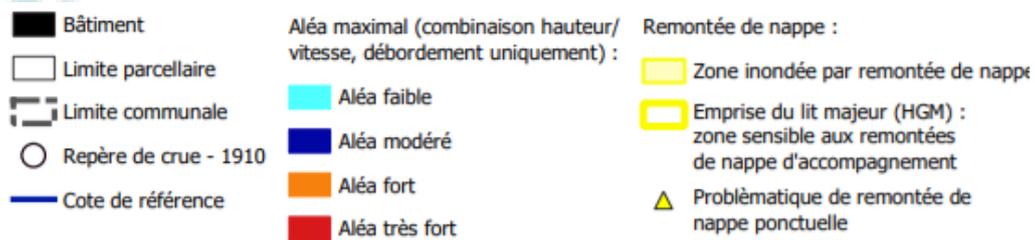


Fig. 38 : Extrait de la carte des aléas sur la commune de Le Val d’Hazey.

Les eaux souterraines

Le territoire du projet est concerné par 3 masses d'eau souterraines

- la nappe d'eau alluviale de la Seine (FRHG001)
- la nappe de Craie du Vexin normand et picard (FRHG201) ;
- la nappe de l'Albien Néocomien (FRHG218).

A noter :

- que la première nappe pérenne rencontrée au droit du site se trouve à environ 6 mètres de profondeur (nappe contenue dans les alluvions et la craie).
- que le forage présent sur le site prélève au niveau de la nappe de la Craie.

Les zones humides

Une étude spécifique a été réalisée par ALISE Environnement afin de caractériser les zones humides au droit du site d'étude. Conformément aux deux critères de détermination des zones humides, 2 expertises ont eu lieu : 1 expertise pédologique et 1 expertise floristique.

La cartographie des zones humides identifiées est la suivante :

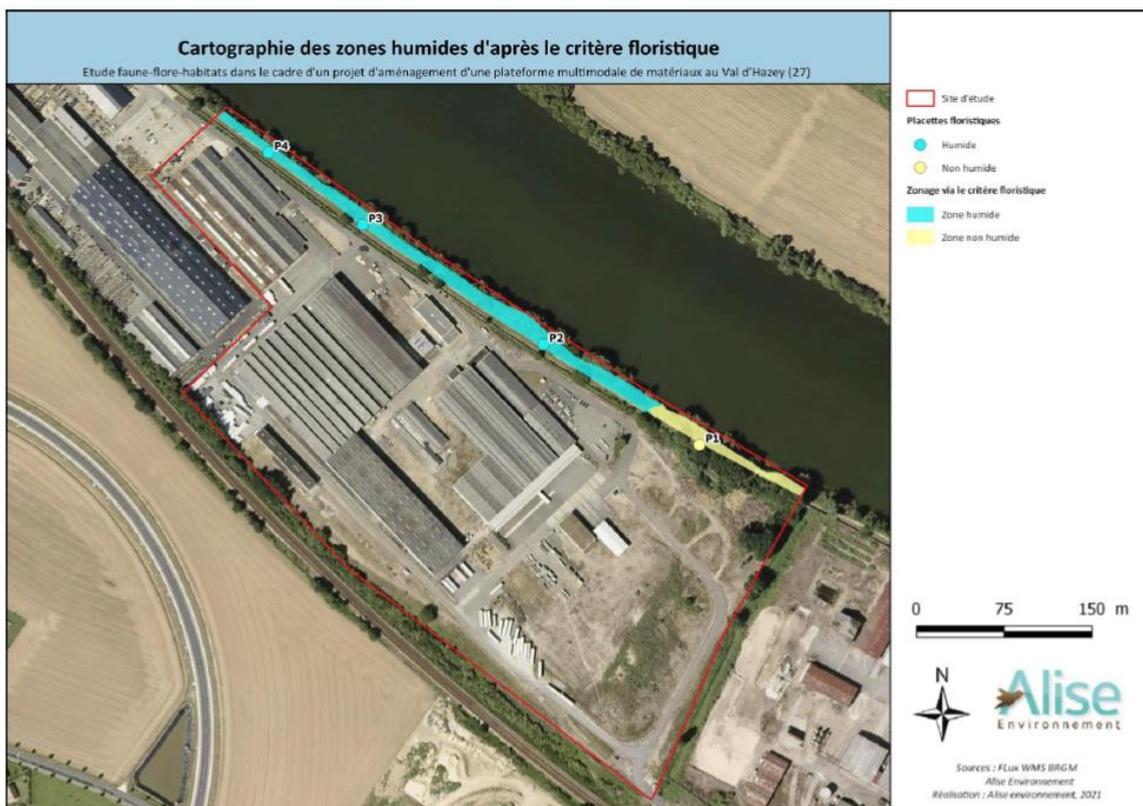


Fig. 39 : Cartographie des zones humides selon le critère floristique, source ALISE Environnement.

3.4.2. EFFETS DU PROJET SUR LES EAUX ET MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS

La gestion des eaux pluviales sur le site

La gestion des eaux pluviales a fait l'objet d'une « note technique hydraulique » spécifique réalisée par Servicad et jointe en annexe au volet hydrologique de l'étude d'impact (chapitre 8.4.4).

Cette étude présente notamment la mise en place de noues d'infiltration, selon les implantations suivantes :

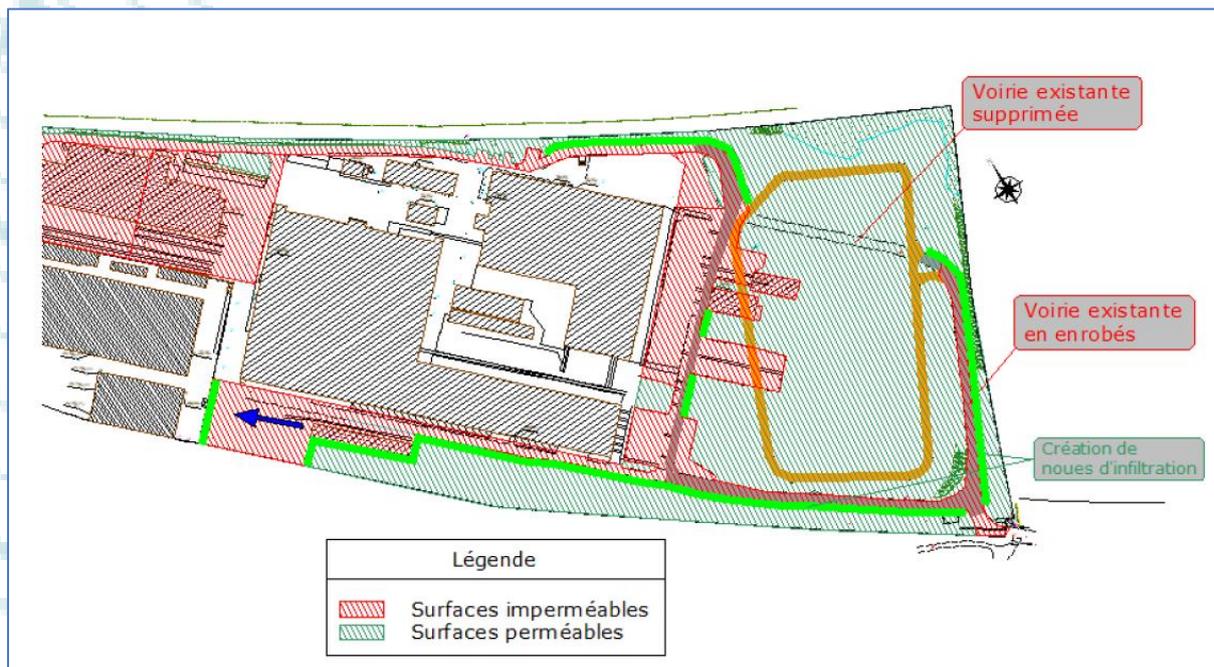


Fig. 40 : Localisation des noues d'infiltration (Source : Servicad)

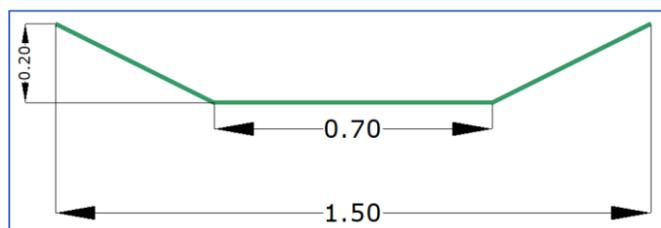


Fig. 41 : Profil retenu pour les noues

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

Concernant les contraintes liées à la Loi sur l'Eau et au PLUi

Pour répondre à la contrainte d'infiltration des 10 premiers mm de pluie, nous préconisons la réalisation de noues en bordures des voiries existantes. Pour la plateforme à l'Ouest de la parcelle, il conviendra de rediriger les eaux pluviales vers les espaces non imperméabilisés existants, qui seront terrassés d'une profondeur de 20cm pour obtenir le volume nécessaire à l'infiltration.

Gestion du risque inondation

La prise en compte du champ d'expansion des crues de la Seine dans le projet a fait l'objet d'une « note technique hydraulique » spécifique réalisée par Servicad et jointe au volet hydrologique de l'étude d'impact (chapitre 8.4.4). Cette note intègre cependant d'ores et déjà les nouveaux aléas définis pour le projet de PPRI.

Cette étude présente notamment 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, conformément au plan suivant et sans modifier la carte des aléas :

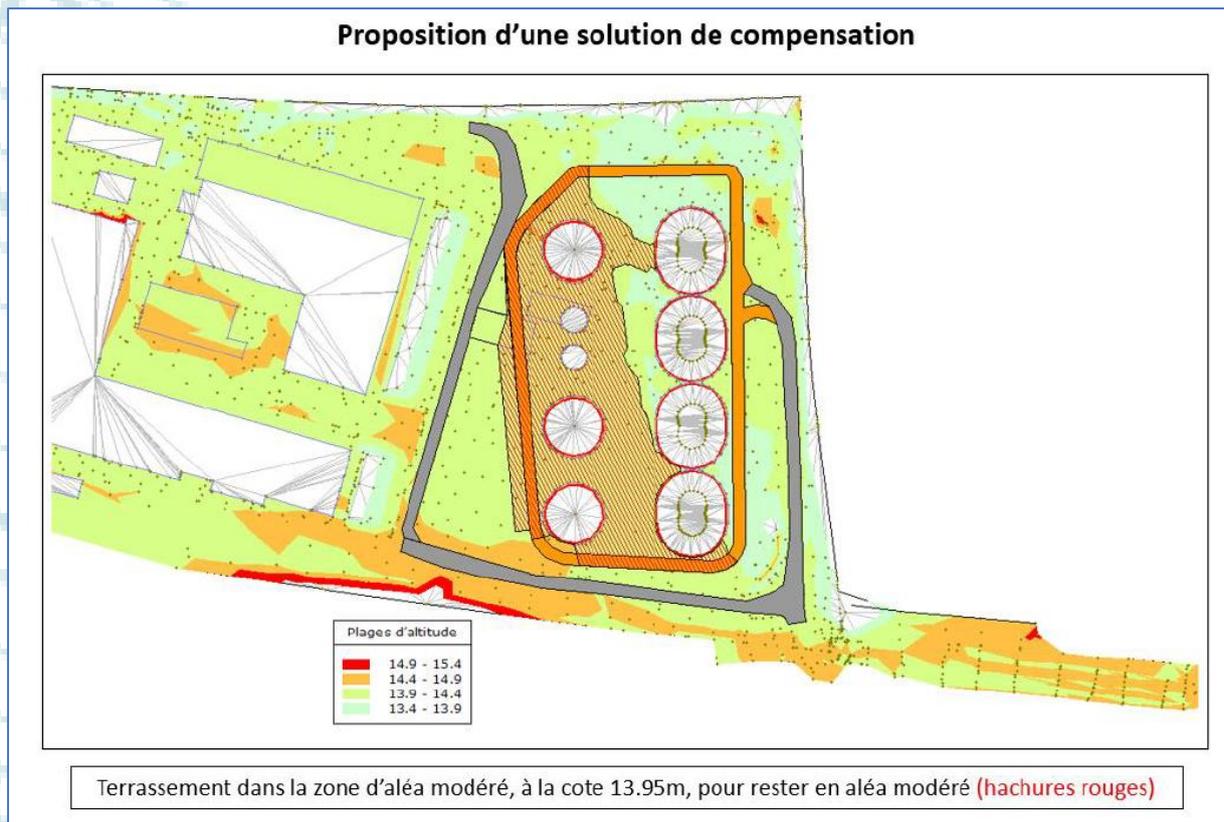


Fig. 42 : Compensation relative à l'impact sur les zones inondables (Source : Servicad)

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

Concernant les contraintes liées au PPRI

D'un point de vue « risque humain » aucune compensation de volume n'est nécessaire. En effet, le volume libéré par la démolition des bâtiments est déjà supérieur au volume perdu par la réalisation des stockages.

D'un point de vue « environnement », l'étude menée par tranches de 50cm montre qu'une compensation de volume est nécessaire dans la tranche 13.90m NGF – 14.40m NGF, à hauteur de $1930m^3$. Ce volume sera retrouvé par un terrassement général de la plateforme de stockage, à la cote 13.95m NGF (Nous sommes limités à la cote 13.90m NGF, seuil en dessous duquel nous passerions de l'aléa modéré à l'aléa fort).

Gestion des zones humides

Au sein des 3 916 m² de zones humides identifiées dans le périmètre d'étude, le projet impacte :

- de façon directe : 6.24m² du fait des ancrages des estacades et de la présence de ducs d'albe
- de façon indirecte : 560 m² du fait de la présence des estacades projetées qui va entrainer de la coupe ponctuelle de la végétation et impacter également la luminosité au droit de ces dernières.

Après échange avec les services de l'état, il a bien été identifié le fait que la mesure compensatoire devait satisfaire à une équivalence fonctionnelle avec la zone humide impactée, voire à un gain fonctionnel

Aussi, pour compenser la destruction de 6.24m² de zones humides, le projet prévoit :

- la suppression de 87.5m² de rampes bétonnées présentes sur la ripisylve en respectant la pente naturelle du terrain ;
- la plantation d'hélophytes sur ces zones afin de garantir une reprise de végétation et ainsi créer une continuité dans l'habitat de la ripisylve.

Cette suppression d'aménagements anthropiques permettra d'augmenter la surface végétalisée sur les berges en compensation de la surface impactée par les estacades (berges mises à nue ou faiblement végétalisées).

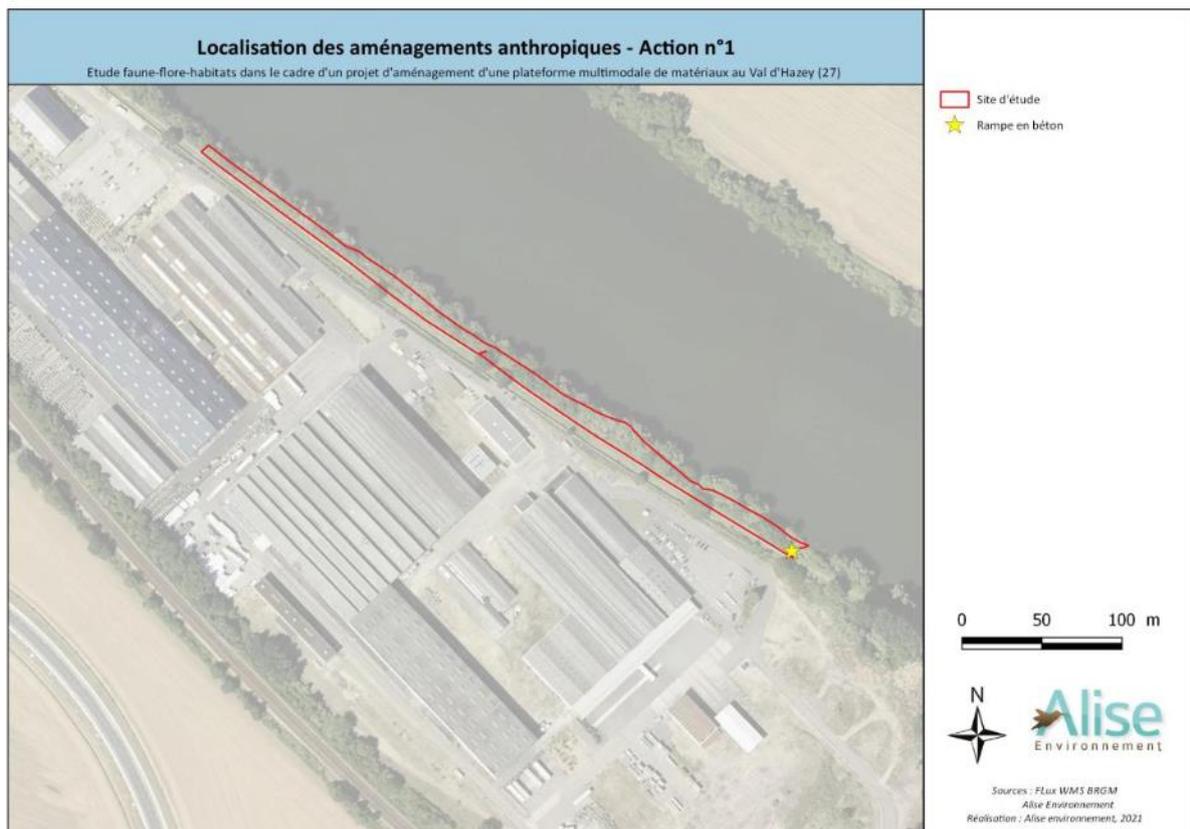


Fig. 43 : Localisation des rampes bétonnées présentes sur la ripisylve et qui seront supprimées, source ALISE ENVIRONNEMENT.

Gestion des risques de pollution

L'infiltration des eaux pluviales évite tout rejet direct dans le réseau hydrographique, et en particulier tout de transfert de Matières en Suspension dans la Seine.

Le container hébergeant la cuve de carburants sera surélevé dans l'atelier pour la soustraire au risque d'inondation.

Mesures prises pour préserver les eaux

En phase travaux, il est prévu de mettre en place les mesures suivantes :

Mesures	Composantes concernées
Evitement	
ME1 Evitement amont – Phase de conception du dossier de demande – Redéfinition des caractéristiques du projet en faveur des frayères	Ichtyofaune
ME2 Adaptation du calendrier des travaux : absence de mise en œuvre des pieux/duc d'albe entre mars et août	Ichtyofaune
Réduction	
MR1 Mise en œuvre de règles relatives à la réalisation d'un chantier propre	Ensemble des composantes
MR2 Prévention des pollutions accidentelles : huiles végétales, kits anti-pollutions, protocole d'observation visuelle du plan d'eau, etc...	Qualité de l'eau et des sédiments
MR3 Sensibilisation et information des intervenants sur le chantier	Qualité de l'eau et des sédiments
MR4 Humidification des zones chantier pendant les travaux pour éviter les poussières	Ecosystème aquatique
MR5 Démarrage progressif des opérations de mise en œuvre des pieux et palplanches	Ichtyofaune

En phase exploitation, il est prévu de mettre en place les mesures suivantes :

Mesures	Composantes concernées
Réduction	
MR1 Déchargement des produits par godet à benne preneuse avec programmation des déchargements	Qualité de l'eau et des sédiments
MR2 Présence de boudins au sein du site afin de constituer un barrage flottant si déversement accidentel et permettant de retenir les flottants avant pompage	Qualité de l'eau et des sédiments
MR3 Présence de kits anti-pollutions répartis sur le site.	Qualité de l'eau et des sédiments
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
MR5 Suivi des volumes prélevés via le forage et contrôle de son bon état	Eaux souterraines
MR6 Stockage de la cuve GNR dans un container dans l'atelier à la cote > 14,9 m NGF	Qualité de l'eau

4. SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Les modalités de suivi et de surveillance sont détaillées dans l'étude d'impact. Les tableaux suivants résument les suivis envisagés.

Moyens de suivi des impacts sur l'environnement humain

Le contrôle de l'efficacité des mesures et du respect des valeurs réglementaires d'émissions au droit des habitations riveraines incite à mettre en place un programme de suivi environnemental qui comprendra :

Thème	Point de contrôle	Modalité de suivi	Fréquence
Bruits	Cité Saint Fiacre	Contrôle des émergences	Annuelle
Poussières	1 station de mesure témoin 4 stations de mesure dans les 4 angles du site	Mesures des retombées de poussières (plaquette de dépôt)	Trimestrielle

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.

Moyens de suivi des impacts sur les eaux

En absence de rejet au réseau hydrographique, il n'est pas prévu de suivi des eaux.

Moyens de suivi des impacts sur la faune et la flore

Des suivis relatifs à la faune et à la flore seront mis en place selon les dispositions suivantes prévues par Alise Environnement :

Mesure S01 : Suivi des hibernaculum					
Type	Evitement	Réduction	Compensation	Accompagnement	Suivi
Compartiment biologique	Habitats/flore		Faune terrestre		Avifaune
			X		
Phase projet	Chantier		Exploitation		
				X	

Le suivi des hibernaculum permet de vérifier la pertinence et l'efficacité du dispositif en faveur du Lézard des murailles.

- **Suivi annuel** : il conviendra de réaliser un suivi annuel de l'espèce afin de vérifier la présence de l'espèce (ainsi que les autres espèces potentielles et les hyménoptères thermophiles), d'évaluer la population présente et de vérifier la reproduction de l'espèce.
- **Périodicité** : 3 passages/an

Coût : 2 000 € HT par année de suivi.

Les suivis seront menés en année N+1, N+2, N+5, N+10, N+20, N+30 soit 12 000 € HT pour l'ensemble des suivis sur la période d'exploitation du site (base 30 ans).

Mesure S02 : Suivi de l'œdicnème criard

Type	Evitement	Réduction	Compensation	Accompagnement	Suivi
Compartiment biologique	Habitats/flore		Faune terrestre		Avifaune
					X
Phase projet	Chantier		Exploitation		
					X

Le suivi de l'œdicnème criard en période de nidification (mars à juillet) permet de vérifier l'efficacité de la mesure compensatoire (création d'une zone minérale et pelousaire).

➤ **Suivi annuel** : Il conviendra de réaliser un suivi annuel de l'espèce afin de vérifier la présence de l'espèce, la population et la nidification sur le site du projet et notamment au droit de la zone évitée. L'utilisation de l'ensemble du site (hors zone évitée et dédiée à l'espèce) sera analysée (alimentation, zone de refuge, de repos).

➤ **Périodicité** : 3 passages/an

Coût : 2 000 € HT par année de suivi.

Les suivis seront menés en année N+1, N+2, N+5, N+10, N+20, N+30 soit 12 000 € HT pour l'ensemble des suivis sur la période d'exploitation du site (base 30 ans).

Mesure S03 : Suivi du Martin-pêcheur d'Europe

Type	Evitement	Réduction	Compensation	Accompagnement	Suivi
Compartiment biologique	Habitats/flore		Faune terrestre		Avifaune
					X
Phase projet	Chantier		Exploitation		
					X

➤ **Suivi annuel** : Il conviendra de réaliser un suivi annuel de l'espèce afin de vérifier la présence de l'espèce, la population et la nidification sur le site du projet (réutilisation ou abandon du terrier occupé en 2021, déplacement du site de nidification, utilisation du ru pour l'alimentation).

➤ **Périodicité** : 3 passages/an

Coût : 2 000 € HT par année de suivi.

Les suivis seront menés en année N+1, N+2, N+5, N+10, N+20, N+30 soit 12 000 € HT pour l'ensemble des suivis sur la période d'exploitation du site (base 30 ans).

5. LA REMISE EN ETAT

5.1. PRINCIPES GENERAUX DE LA REMISE EN ETAT

La remise en état du site correspond à un engagement de la société Carrières de Vignats pour la réalisation de travaux de sécurisation et de valorisation du site en cas d'arrêt d'exploitation.

Rien ne préjuge à ce jour du devenir de ce site si les activités de la société Carrières de Vignats venaient à s'arrêter : prolongation ultérieure de l'exploitation, reconversion en plateforme logistique, reconversion en site de production d'électricité photovoltaïque, retour à un état naturel etc...

Ce devenir pourra être adapté en fonction des besoins locaux ou des dispositions relatives à l'urbanisme.

Ce projet de remise en état est donc à considérer comme un principe de remise en état en cas d'arrêt d'exploitation, mais pourra être revu à terme et après obtention des autorisations nécessaires si modification du devenir du site.

5.2. MISE EN SECURITE DU SITE

La mise en sécurité du site repose sur le démantèlement des installations si elles ne sont pas nécessaires à la poursuite d'autres activités.

Dans ce cas, tous les vestiges d'exploitation (installations de transfert, convoyeurs, pont-bascule, bureaux, etc..) seront démantelés et évacués.

5.3. DEVENIR DE LA PLATEFORME

À l'issue de l'utilisation de ce site en plate-forme multimodale, son emplacement et son environnement immédiat le prédestinent en premier lieu à accueillir de nouvelles activités, a fortiori si celles-ci peuvent s'appuyer sur le potentiel multimodal du lieu.

Dès lors, le projet de remise en état se base sur un maintien de la plateforme (revêtements et voirie), après démantèlement des installations. Les espaces steppiques destinés à l'oedicnème criard seront bien entendu conservés. Quant aux points d'accostage et estacades, il n'est a priori pas opportun de les démanteler, car ils pourront être utilisés pour d'autres types d'activités sollicitant le transport fluvial.

Dans le cas d'un retour à un état naturel, les terrains seront décompactés et nivelés.

5.4. PLAN DE REMISE EN ETAT

Le plan de principe est présenté en page suivante.



**Fig. 44 : Plan de principe de la remise en état
(Extrait de l'étude paysagère de M. Pierre-Yves Hagneré)**