



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

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

N° MRAe 2021-4286

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de plate-forme multimodale de transit et de valorisation de matériaux sur la commune du Val d'Hazey (Eure), menée par l'unité bi-départementale Eure-Orne de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, pour le compte du préfet de l'Eure, l'autorité environnementale a été saisie le 9 décembre 2021 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 4 février 2022 par télé-conférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la Dreal de Normandie (pôle évaluation environnementale).

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Marie-Claire BOZONNET, Corinne ETAIX, Noël JOUTEUR et Olivier MAQUAIRE.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020¹, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui est joint au dossier de consultation du public.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/textes-officiels-de-la-mrae-normandie-r457.html>

SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 9 décembre 2021 pour avis sur le projet de plate-forme multimodale de transit et de valorisation de matériaux, sur la commune du Val d'Hazey (27). Ce projet, porté par la société des Carrières de Vignats, vise à réaménager une friche industrielle en bord de Seine afin d'y permettre le transit de matériaux minéraux par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette installation, associée à deux plate-formes existantes, vise à connecter les sites d'extraction de la société (dans le Calvados et l'Orne) et ses chantiers clients (dans l'Eure, la Seine-Maritime et l'Île-de-France). Des installations de concassage-criblage doivent également permettre de recycler sur place certains matériaux. Enfin, le transit de conteneurs est également prévu.

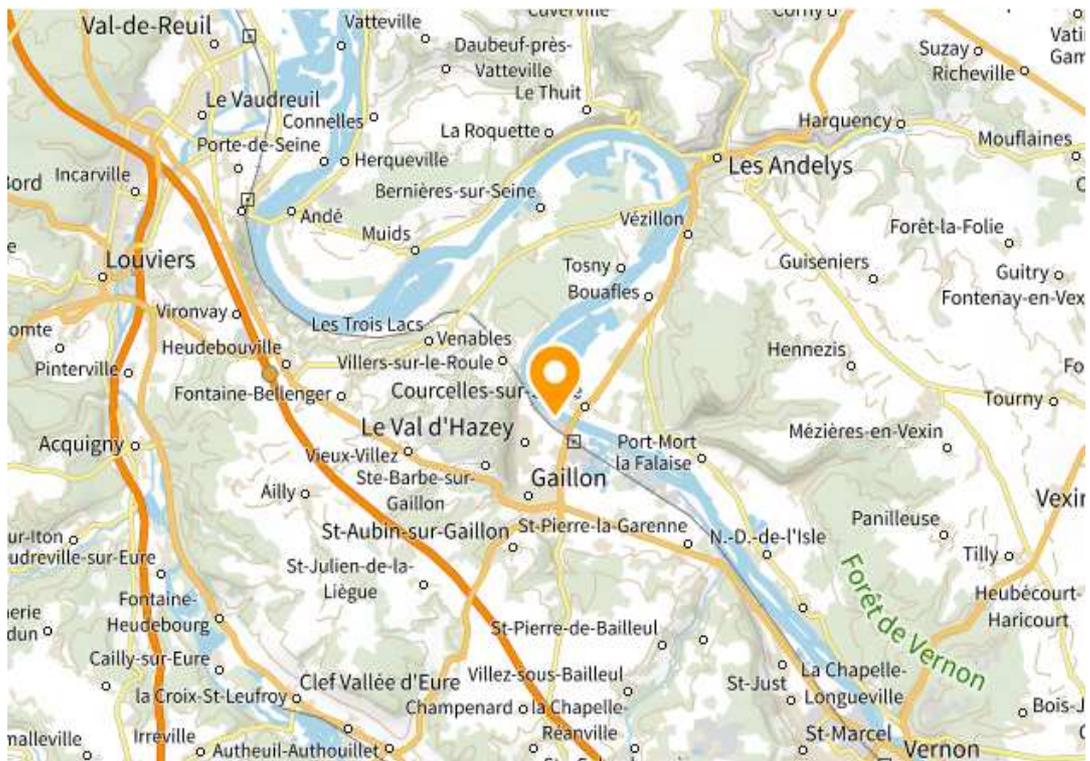
La localisation du projet en bord de Seine constitue un enjeu environnemental fort (proximité de nombreux réservoirs et corridors de biodiversité, risque d'inondation, paysage, etc.). Le site, à l'état de friche, est par ailleurs recolonisé par une flore et une faune spontanées.

Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la réglementation relative aux installations, ouvrages, travaux et aménagements (Iota), qui impose au maître d'ouvrage de réaliser une évaluation environnementale systématique. Le projet est également concerné par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

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). 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.

L'ensemble des observations et recommandations de l'autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé.



Localisation et plan du projet (sources : géoportail.fr et dossier)

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

La société des Carrières de Vignats exploite plusieurs sites de production et de négoce de matériaux minéraux. Afin d'expédier sa production, réalisée dans le Calvados et l'Orne, en direction de l'Eure, la Seine-Maritime et l'Île-de-France, elle a développé des plates-formes multimodales à Honfleur (14) et Petit-Couronne (76). Elle souhaite créer une troisième plate-forme sur une friche industrielle sur la commune du Val d'Hazey (27), en bord de Seine. Ce site d'une superficie d'environ 8,9 ha permet un accès par transport routier, ferroviaire et fluvial.

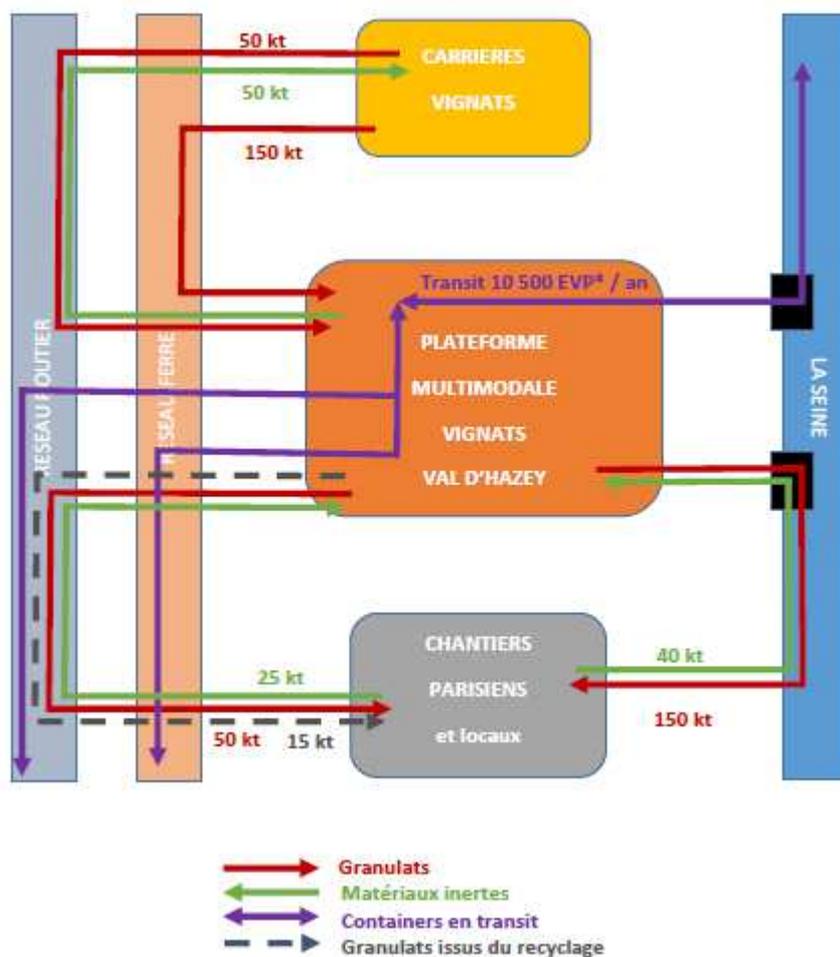
Plus précisément, le projet prévoit :

- la démolition d'anciens bâtiments industriels existants ;
- l'aménagement en berge de la Seine d'une estacade pour conteneurs, d'une estacade pour le vrac et d'un poste de chargement de granulats par convoyeur ;
- la création d'un embranchement ferroviaire et la réactivation d'une voie ferrée existante de 400 mètres linéaires ;
- la réactivation et l'amélioration, par le Département, des voies d'accès existantes à la zone industrielle (création d'un carrefour avec feux tricolores sur la route départementale 316) ;
- la construction d'installations de chargement-déchargement et de concassage-criblage pour le traitement des matériaux sur place.

En période de fonctionnement, le projet prévoit ainsi l'apport de matériaux depuis les sites d'exploitation de la société, situés à environ 160 km, en majorité par voie ferrée, sinon par voie routière, leur traitement éventuel par concassage-criblage sur site puis leur réexpédition par la route ou la voie fluviale en direction des chantiers clients. Ceux-ci, localisés dans l'Eure, la Seine-Maritime et l'Île-de-France, se trouvent à une distance de 50 à 90 km du site environ. En sens inverse, le site permettra le transit de matériaux (par exemple, issus des travaux du Grand Paris) destinés à servir de remblais pour les carrières exploitées par la société. La longueur des bateaux attendus pourront aller jusqu'à 110 ou 135 m selon les estacades.

Le maître d'ouvrage prévoit également la mise à disposition d'une des estacades auprès de divers opérateurs pour le transfert de conteneurs depuis la Seine vers les réseaux ferré et routier, en lien avec le trafic fluvial entre Le Havre et Gennevilliers. Le trafic potentiel est estimé à 10 500 conteneurs par an.

Les matériaux visés sont constitués de ballast, gravillons, granulats, etc., utilisés pour les centrales d'enrobage ou à béton, les chantiers de BTP, etc. Les activités de concassage-criblage, organisées en deux à trois campagnes d'un mois et demi chacune par an, sont destinées à recycler environ 15 000 tonnes de matériaux inertes. Le tonnage annuel de matériaux réceptionnés et stockés à titre transitoire sur le site est estimé à 200 000 tonnes pour les granulats, dont 150 000 tonnes apportés par voie ferrée et 150 000 tonnes emportés par voie fluviale, et à 65 000 tonnes pour les matériaux inertes, dont 40 000 tonnes apportés par barges. Le maître d'ouvrage prévoit également la possibilité d'y transférer ses activités actuellement localisées sur la commune voisine de Gaillon (27) (soit 80 000 tonnes de granulats par an, amenés par voie ferrée et remportés par la route).



Synoptique des flux de matériaux du site (source : dossier)

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à la réglementation relative aux installations, ouvrages, travaux et aménagements (lota)², notamment, selon le maître d'ouvrage, aux rubriques 3.1.2.0 et 3.1.3.0 de la nomenclature qui soumettent le projet à autorisation environnementale.

Le projet est également soumis à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)³. Le projet est soumis à la procédure d'enregistrement au titre des rubriques 2515 et 2517 de cette nomenclature, mais pas à autorisation.

Selon le maître d'ouvrage, le projet nécessite également une évolution des règles d'urbanisme applicables sur le secteur. La majeure partie du projet se situe en zone urbaine « Uz » du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'ex-communauté de communes Eure Madrie Seine (toujours applicable). D'après le maître d'ouvrage, ce zonage Uz est compatible avec l'essentiel du projet de plate-forme multimodale, mais les estacades prévues en Seine, dont les berges se situent en zone naturelle « N », nécessitent une mise en compatibilité du PLUi.

² La loi sur l'eau du 3 janvier 1992, complétée par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 et dont les dispositions ont été codifiées aux articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, reconnaît l'eau en tant que "patrimoine commun de la Nation" ; elle classe au sein d'une nomenclature les installations, ouvrages, travaux et activités (« lota ») susceptibles d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et régit par des seuils de déclaration ou d'autorisation environnementale.

³ Une ICPE est une installation exploitée ou détenue par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peut présenter des dangers ou des nuisances pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments.

Évaluation environnementale

Conformément à la nomenclature de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis aux rubriques 1, 5 et 9. Au titre de la rubrique 9 (« *infrastructures portuaires, maritimes et fluviales* »), et notamment la rubrique 9b (« *ports de commerce, quais de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeurs) accessibles aux bateaux de plus de 1 350 tonnes* »), le projet est soumis à évaluation environnementale systématique.

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé "étude d'impact", de la réalisation des consultations de l'autorité environnementale, des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

L'autorité environnementale ainsi que les collectivités et groupements sollicités disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7. II du code de l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement.

Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans le ou les dossiers soumis à la consultation du public.

Enfin, conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'étude d'impact ainsi que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale et les avis mentionnés à l'article R. 122-7 sont insérés dans les dossiers soumis à la consultation du public.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000⁴ susceptibles d'être impactés est également requise en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du même code.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le projet est situé sur une parcelle de 8,9 ha environ sur la commune du Val d'Hazey, sur une friche industrielle localisée entre la Seine et la voie ferrée de la ligne Paris-Le Havre.

Le fleuve Seine et ses berges constituent des milieux propices à la biodiversité. Le site n'est pas concerné par des zones de protection réglementaire ou d'inventaire, mais certaines se situent à proximité. À environ 200 m en aval du fleuve, l'île du Roule recouvre à la fois le site Natura 2000 « *Îles et berges de la Seine dans l'Eure* » (zone spéciale de conservation, FR2302007) et les zones d'intérêt

⁴ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁵ de type I « *L'île du Roule* » (230030977) et de type II « *Les îles et berges de la Seine en amont de Rouen* » (230031154). Ces zonages, qui peuvent s'étendre sur d'autres sites du fleuve, recouvrent une multiplicité d'habitats liés à la Seine (milieux aquatiques, prairies humides, boisements alluviaux, etc.).

D'une façon générale, la Seine constitue un réservoir aquatique de biodiversité majeur, associé à de nombreux autres réservoirs et corridors de la trame verte et bleue identifiée par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'ex-Haute-Normandie, repris par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Normandie⁶. Le site lui-même est identifié comme un milieu urbanisé, ce qui ne signifie pas l'absence d'enjeux de biodiversité. Le site est en effet en friche, ce qui signifie qu'il est progressivement recolonisé par une flore et une faune spontanées.

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.

Enfin, la localisation en bord de Seine induit un risque d'inondation : la commune du Val d'Hazey fait partie du périmètre du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine dans l'Eure, prescrit le 10 janvier 2020. Il n'est pas approuvé, mais il existe des cartes d'aléas : le site du projet est concerné par un aléa fort à modéré. La proximité de la Seine constitue donc un enjeu majeur en termes de gestion de l'eau, de sa qualité et de ses risques, renforcé dans le contexte du changement climatique.

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les enjeux environnementaux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont donc :

- la biodiversité ;
- l'eau (préservation de la qualité de l'eau, gestion du risque d'inondation) ;
- le climat ;
- l'air (les polluants atmosphériques, le bruit, les poussières) ;
- les sols ;
- le paysage.

5 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

6 Prévue par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Sraddet a été adopté par la Région en 2019 et approuvé par le préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Le Sraddet fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

2.1 Contenu du dossier

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Le projet relevant également de la loi sur l'eau (lota) et de la réglementation sur les ICPE, l'étude d'impact contient également un volet hydrologique, comprenant une description du projet et une évaluation des incidences sur les milieux aquatiques, ainsi qu'une étude de dangers.

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier qui a été transmis à l'autorité environnementale correspond au dossier de demande d'autorisation environnementale, contenant en particulier une étude d'impact organisée ainsi :

- un résumé non-technique ;
- une description du projet ;
- un volet dit « humain » ;
- une étude paysagère ;
- un volet naturaliste ;
- une étude hydrologique ;
- une description des justifications du projet ;
- une description de la méthodologie employée ;
- un volet spécifique aux sites Natura 2000.

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 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.

2.2 État initial et aires d'études

L'aire d'étude peut varier selon la sensibilité de la composante environnementale traitée et la nature et l'importance des impacts potentiels envisagés. Le volet naturaliste s'inscrit dans deux aires d'études : une aire immédiate (périmètre du projet et ses « abords immédiats », c'est-à-dire le site ICPE voisin et les bords de Seine) et une aire d'étude éloignée, définie par un rayon de cinq km.

Les états initiaux des différents volets de l'étude d'impact abordent l'ensemble des composantes environnementales et la santé humaine, en s'appuyant sur une bibliographie relativement riche et sur plusieurs études de terrain : étude des zones humides, inventaire faune-flore, étude de pollution des sols, mesure du bruit, etc. Ils paraissent dans l'ensemble proportionnés aux enjeux. Le volet naturaliste fait l'objet d'une méthodologie bien détaillée dans ses prospections, ses recherches bibliographiques, ses analyses et la caractérisation des enjeux. Il s'appuie notamment sur dix visites de terrain échelonnées entre février et août.

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.

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

Dans l'ensemble, l'analyse des incidences du projet paraît correctement réalisée, en s'appuyant sur une méthodologie adaptée et claire. Elle est notamment bien décrite s'agissant du volet écologique (p. 131-132) : croisement entre effets du projet et enjeux définis à l'état initial, distinction entre incidences forte, modérée et faible. Pour le volet hydrologique, la méthodologie employée pour caractériser les incidences et les effets des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (mesures dites « ERC ») paraît en revanche moins claire (p. 82 et suivantes).

Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, les effets cumulés s'apprécient avec les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés ou ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Sont compris, en outre, les projets qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public

En l'espèce, l'analyse des effets cumulés avec plusieurs projets est notamment décrite à partir de la page 63 du volet humain, de la page 154 du volet naturaliste, ainsi qu'au sein de l'étude paysagère. Les effets cumulés potentiels sont en lien avec les ICPE existant sur la zone industrielle le long de la Seine (principalement bruit et trafic). Les effets sont jugés nuls, ou alors, s'agissant de l'accroissement du trafic routier, pris en charge par la collectivité qui étudiera et modifiera l'accès à la zone industrielle pour fluidifier le trafic (carrefour à feux tricolores, passage sous le pont de la RD 316).

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.

⁷ Aux termes de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement, « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

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.

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.

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.

2.7 Mesures ERC et dispositif de suivi

Les différentes étapes de la démarche « éviter-réduire-compenser » (ERC) sont bien suivies dans l'étude d'impact, spécifiquement au sein du volet naturaliste : évaluation des incidences du projet dans un premier temps, présentation de mesures d'évitement et de réduction, évaluation des incidences résiduelles, et enfin présentation des mesures compensatoires lorsqu'elles s'avèrent nécessaires.

Différents dispositifs de suivi sont mis en place avec notamment la création d'un comité de suivi associant des riverains, les collectivités, les services de l'État et une association de protection de l'environnement. Ce comité de suivi, dont les réunions sont prévues tous les deux ans, pourra également prévoir la mise en place de mesures correctives si nécessaires.

⁸ La version 2016-2021 du Sdage, approuvée le 1^{er} décembre 2015, a été annulée par le tribunal administratif de Paris pour vice de procédure, la cour administrative d'appel de Paris ayant confirmé cette annulation en août 2020.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, telles que précisées au paragraphe 1.3 du présent avis.

3.1 La biodiversité

3.1.1 État initial

Le volet biodiversité fait l'objet d'une étude naturaliste spécifique. Elle est globalement de bonne qualité : elle est claire, compréhensible et la méthodologie employée est correctement expliquée.

Le site constitue actuellement un milieu anthropisé (zones construites et/ou imperméabilisées, remblais), mais en friche avec présence d'une flore spontanée (environ 37 % de la surface du site selon la classification CORINE Biotopes) et colonisation à un stade arbustif (p. 45 du volet naturaliste). Les zones arborées se situent plutôt en bord de Seine (ripisylve assez diversifiée par endroits), qui est également concerné par des zones humides. Les habitats sont globalement évalués comme communs.

L'inventaire floristique a permis de recenser 175 espèces sur le site, dont trois d'intérêt patrimonial (Orpin blanc, Aristoloche clématite, Digitale jaune). Aucune ne bénéficie de protection particulière. En dehors de ces stations, les enjeux sont faibles. Six espèces végétales invasives sont recensées.

L'inventaire faunistique a permis de contacter 59 espèces avifaunistiques, dont 14 d'intérêt patrimonial au regard de leur statut de conservation défavorable à échelle régionale, nationale ou européenne. Il s'agit principalement d'espèces de milieux semi-ouverts, en cohérence avec l'enfrichement du site et les milieux environnants. Deux espèces nicheuses sont inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux »⁹ : le Martin-pêcheur d'Europe et l'Œdicnème criard. La présence d'au moins un couple d'Œdicnème criard est cohérente avec l'écologie du site et s'inscrit dans un secteur de la vallée de la Seine de Rouen à Vernon où l'espèce est présente. D'une manière générale, la richesse avifaunistique est jugée « importante, vu la faible superficie et le caractère industriel du site » (p. 83).

Pour les mammifères, cinq espèces d'intérêt patrimonial ont été identifiées, particulièrement celle du Lapin de garenne. Une espèce de reptile a été contactée : le Lézard des murailles. Les prospections sur la faune aquatique a permis d'identifier cinq frayères potentielles (c'est-à-dire des lieux de reproduction) près des berges de Seine, où les courants et les profondeurs sont plus faibles, (développement d'herbiers aquatiques favorables).

La page 124 du volet naturaliste synthétise les enjeux en matière de biodiversité : ils sont considérés comme forts pour l'avifaune, modérés pour les secteurs humides, les stations d'espèces végétales patrimoniales, les mammifères et les reptiles. Spatialement, ces enjeux se concentrent sur les berges et sur la partie en friche à l'est.

3.1.2 Incidences

En phase de chantier, les incidences se concentrent sur les berges de la Seine. La description des travaux est donnée dans le volet hydrologique (p. 21 et suivantes) : travaux préparatoires, installation des pieux depuis la berge par grue sur chenilles et par battage-vibrofonçage, pose des chevêtres¹⁰ et du platelage métallique. La méthode employée permettra d'éviter toute intervention depuis le fleuve.

⁹ L'article 4 de la directive 2009/147/CE « Oiseaux » (cf. note de bas de page n°4 du présent avis) dispose que « Les espèces mentionnées à [son] annexe I font l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution. » Cette annexe rassemble donc des espèces particulièrement intéressantes pour la biodiversité.

¹⁰ Éléments de charpente horizontaux entre deux pieux supportant le tablier.

L'installation du convoyeur comprend également la pose de 18 ducs d'Albe¹¹ pour permettre l'accostage des bateaux sur un linéaire de 582 m. Le détail des travaux n'est en revanche pas fourni. Les travaux nécessiteront l'abattage de plusieurs arbres. Leur nombre n'est pas précisé, mais cela correspond à environ 560 m² (l'équivalent des zones humides détruites en berge de Seine, sur un total identifié de 3 916 m²). Il est nécessaire de s'assurer de l'absence d'espèces protégées avant les opérations.

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.

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.

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.

3.1.3 Mesures ERC

Les mesures ERC concernant la biodiversité sont principalement décrites à partir de la page 160 du volet naturaliste : adaptation du calendrier des travaux pour éviter les périodes de reproduction (mars-juillet), déplacement de 40 m d'une des estacades pour éviter une frayère potentielle, traitement spécial pour les espèces exotiques envahissantes, etc.

Une mesure d'évitement (mesure E02) a été spécifiquement définie afin de maintenir la présence de l'Oedicnème criard sur le site : déplacement d'une voie de circulation au profit d'une zone dédiée au sein du périmètre du projet sur 9 280 m². L'aménagement de cette zone aura pour but de créer des conditions favorables à l'espèce. La surface est jugée suffisante pour le maintien du couple contacté et un suivi par un écologue sera mené jusqu'en N+30 ans. D'autres mesures de suivi et d'accompagnement sont prévues : passage d'un écologue en cours de chantier pour le suivre et l'adapter en temps réel, mesures sur l'entretien des espaces naturels du site, suivi du Léopard des murailles et du Martin-pêcheur (également jusqu'en N+30).

¹¹ Pieux (en bois, en acier ou en ciment) destinés à l'amarrage des bateaux.

L'ensemble de ces mesures paraît proportionné. Cependant, pour garantir l'absence d'incidence du projet, la description de mesures correctives éventuelles, notamment s'il apparaît qu'une espèce n'est plus présente sur les lieux, est un complément indispensable au regard des enjeux forts.

L'étude hydrologique contient également des mesures de réduction concernant les travaux sur le fleuve (pages 71 et suivantes) : démarrage progressif des travaux pour permettre à la faune de s'éloigner de la zone, période de travaux en automne-hiver pour éviter les saisons les plus sensibles. Ces mesures restent simples et limitées. Une évaluation de la turbidité actuelle et de la turbidité attendue, ainsi que des incidences en aval, notamment sur des zones plus sensibles (les zones proches en aval peuvent accueillir des milieux d'intérêt sur leurs berges) permettrait de démontrer l'adéquation de ces mesures. L'autorité environnementale note par ailleurs la réduction du nombre de ducs d'Albe par rapport à la version initiale du projet (passant de 22 à 18), qui permet de réduire l'impact potentiel du projet (travaux comme exploitation) sur la faune aquatique.

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.***

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.

3.2 L'eau

3.2.1 État initial

L'étude hydrologique met en évidence la grande perméabilité du site, qui permet actuellement l'infiltration des eaux pluviales, même centennales, sans installation de rétention spécifique. Les exutoires sont localisés hors du périmètre du projet. La présence d'un forage sur le site est mentionnée, exploitant la nappe de la craie selon le maître d'ouvrage (*a priori* identifiable comme étant la masse d'eau souterraine HG001 « Alluvions de la Seine moyenne et avale »).

3.2.2 Incidences

La mise en œuvre du projet ne génère pas d'imperméabilisation supplémentaire, à l'exception des estacades en berges, correspondant à une surface limitée. La capacité d'infiltration des eaux pluviales par les sols n'est donc pas remise en cause. 900 m linéaires de noues sont par ailleurs prévus.

La gestion des eaux pluviales, dont le calcul est fondé sur une occurrence centennale, est jugée satisfaisante par le maître d'ouvrage dans le volet hydrologique de l'étude d'impact (p.60). Toutefois, il n'est pas précisé si l'étude hydrologique permettant d'aboutir à cette conclusion a pris en compte, s'agissant notamment du volume du bassin de rétention, les effets majorants susceptibles d'être générés par le changement climatique.

La consommation d'eau est évaluée à 10 m³ par an pour l'eau potable et sanitaire (volume très faible au regard du nombre d'employés sur le site que le dossier estime entre huit et dix personnes) et 5 000 m³ par an pour l'aspersion des pistes et des stocks de matériaux destinée au rabattage des poussières (p. 177 de la description du projet). Le forage existant sera exploité pour l'approvisionnement en eau d'aspersion. Des travaux sont prévus pour le réhabiliter, spécialement la tête de forage, afin de le rendre conforme à la réglementation (capot fermé, scellé, margelle de béton de 3 m², installation d'un volumètre, etc., pour la sécurité et la bonne gestion des eaux pluviales). Enfin, un dispositif d'assainissement autonome pour l'aire d'accueil du site sera installé.

3.2.3 Mesures ERC

Le maître d'ouvrage prévoit des mesures de réduction des risques de pollution des milieux aquatiques (p. 167 du volet naturaliste) afin d'éviter l'infiltration ou l'écoulement de produits polluants dans les eaux superficielles ou souterraines. Ces mesures correspondent globalement aux mesures anti-pollution des sols (aire étanche pour l'avitaillement en carburant, kits anti-pollution). Des boudins en cas de déversement accidentel au moment des opérations de chargement-déchargement sont également prévus (p. 76 du volet hydrologique). L'ensemble paraît proportionné.

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.

D'une manière générale, le projet étant localisé en zone d'aléas, le maître d'ouvrage doit à la fois prendre en compte l'impact d'une inondation sur le site et assurer que les installations ne font pas obstacle à l'écoulement de l'eau.

S'agissant du premier point, le maître d'ouvrage prévoit la surélévation d'un certain nombre d'installations (notamment la cuve de 3 000 litres de gazole non routier et des bâtiments modulaires) en prenant en compte la cote de 13,8 m NGF identifiée aux cartes d'aléa du PPRI de la Seine dans l'Eure. Il prévoit la possibilité d'évacuer le site (en phase chantier comme en phase d'exploitation) en 24 h dès qu'une alerte orange est émise par le site Vigicrue. Une présentation détaillée des modalités d'évacuation et de la zone de repli est nécessaire, compte tenu de la quantité et de la nature des matériaux.



Localisation de la zone de compensation des espaces d'expansion des crues
(sources : dossier)

S'agissant du second point, l'étude hydrologique a mis en avant une réduction par le projet des espaces d'expansion des crues en cas de débordement de la Seine. Un volume compensatoire de 1 926 m³ est nécessaire au niveau de la tranche altimétrique 13,9/14,4 m NGF (p. 32). Les travaux prévus par la mesure compensatoire consistent en la libération de 2 136 m³ sur cette tranche par terrassement d'une partie de la zone actuellement en friche et destinée à accueillir les installations de stockage des matériaux (une cartographie est jointe).

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.

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.

¹² Cet outil de planification a pour objectif d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables, maîtriser la consommation d'énergie et traiter le volet spécifique de la qualité de l'air.

¹³ Giec : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Créé en 1988, il a pour mission d'évaluer, sans parti pris et de façon méthodique, claire et objective, les informations d'ordre scientifique, technique et socio-économique qui nous sont nécessaires pour mieux comprendre les risques liés au réchauffement climatique d'origine humaine, cerner plus précisément les conséquences possibles de ce changement et envisager d'éventuelles stratégies d'adaptation et d'atténuation.

3.3.2 Incidences et mesures ERC

Le trafic de camions sur le site est estimé à 45 camions par jour, soit 90 passages selon le volet « humain » du dossier d'étude d'impact (p. 43). Il s'agit d'un nouveau trafic généré à l'échelle du site, mais le fonctionnement de la plate-forme multimodale doit participer à la réduction du recours aux camions pour le transport de matériaux, estimée à 5 000 camions en moins sur les routes (p. 36 du rapport de présentation non technique notamment). Comme recommandé plus haut dans le présent avis, un bilan global et quantifié des émissions de gaz à effet de serre doit être établi afin d'évaluer précisément le gain apporté par le projet à cet égard.

La vulnérabilité au changement climatique est abordée en page 49 du volet « humain » de l'étude d'impact, en faisant référence au 5^e rapport du Giec. L'analyse conclut à une seule vulnérabilité pour le site : l'augmentation du risque d'inondation par débordement de la Seine. Celui-ci est pris en compte au travers des cartes des aléas du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Seine dans l'Eure en cours d'élaboration. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure l'augmentation du risque d'inondation est prise en compte, en termes de fréquence et de gravité du phénomène.

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.

3.4 L'air

3.4.1 L'état initial

Polluants atmosphériques

L'état initial de la qualité de l'air est abordé page 26 du volet « humain » de l'étude d'impact. Elle reprend les données d'Atmo Normandie¹⁴. Cette source est pertinente, mais le dossier n'utilise que les données de la station la plus proche, à 42 km, alors qu'Atmo Normandie met également à disposition des données à l'échelle intercommunale, via son observatoire régional¹⁵. Par ailleurs, le dossier se limite à évaluer les concentrations au regard des seuils réglementaires, sans aborder les pics de pollution, les enjeux locaux et les vulnérabilités sanitaires.

Bruit

Le maître d'ouvrage a fait réaliser une mesure du bruit. Celle-ci met en avant le caractère industriel et routier du bruit ambiant dominant (passage de nombreux trains sur la ligne Paris-Le Havre, trafic routier, trafic fluvial, activités industrielles et commerciales). Le niveau sonore est jugé assez élevé. L'autorité environnementale note que la mesure du bruit a été prise en une seule fois, sur une journée, dans des conditions météorologiques défavorables selon la norme Afnor employée, ce qui peut mener à des écarts avec le bruit ambiant habituel sur le secteur.

3.4.2 Incidences

Polluants atmosphériques

Les potentiels polluants atmosphériques sont décrits au sein de l'évaluation des risques sanitaires (p. 56 du volet « humain »). En l'espèce, les sources identifiées sont les moteurs à combustion des différents engins (émissions principalement d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone, de monoxyde de carbone). Le projet générera localement du trafic, même s'il vise la réduction du trafic routier en général. La route empruntée évitera le passage près de zones d'habitation. D'une façon générale, les incidences des émissions liées au trafic généré sont jugées négligeables par l'étude d'impact.

¹⁴ Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en Normandie.

¹⁵ Observatoire régional énergie climat air de Normandie (Oreca) : piloté à la fois par l'État, la Région Normandie et l'agence de la Transition écologique (Ademe), son rôle est de produire et publier des données dans le domaine de l'énergie, du climat et de l'air.

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.

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.

3.4.3 Mesures ERC

Bruit

Le dossier d'étude d'impact ne donne pas d'estimation des émergences sonores futures, que la réglementation limite à 6 dB(A) entre 7 h et 22 h. Il s'appuie principalement sur le niveau sonore actuellement élevé dans le secteur et sur l'éloignement des habitations, qui reste relatif (350 m pour la plus proche). Le dossier ne démontre pas que cette distance est suffisante.

Des mesures de limitation des émissions sonores sont annoncées, mais elles se limitent à l'entretien régulier des engins et au bardage partiel des installations (p. 65 du volet « humain »), ce qui ne constitue pas des mesures spécifiques. Un suivi annuel, conformément à la réglementation, est également prévu. Le dispositif de suivi, dont le comité de suivi qui doit notamment associer des riverains, peut permettre de s'assurer de l'absence de nuisances sonores perceptibles. Il convient pour l'autorité environnementale de s'assurer que l'ensemble des riverains a bien connaissance de l'existence de ce dispositif et d'envisager les mesures correctives éventuelles à appliquer en cas d'émissions sonores trop élevées.

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.

Poussières

Les mesures de réduction des émissions de poussières sont présentées en page 55 du volet « humain » de l'étude d'impact : bâchage des camions, arrosage des pistes et camions en période sèche. Un suivi annuel des retombées par prélèvements est également prévu. La conclusion d'absence d'impact sanitaire paraît rapide en l'absence d'estimation, même approximative, des émissions potentielles et des effets des pics possibles par exemple.

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.

3.5 Les sols

3.5.1 État initial

Le projet est localisé sur une ancienne friche industrielle. L'étude des sols a mis en avant leur pollution du fait de l'ancienne activité du site (construction de wagons notamment). Les conclusions de cette étude sont retranscrites en pages 22 et 23 du volet « humain » de l'étude d'impact. Le bureau d'études y mentionne notamment la présence dans les sols de métaux, de concentrations anormales d'hydrocarbures, de HAP¹⁶, de PCB¹⁷ et de COHV¹⁸, ainsi que, dans les gaz des sols, de concentrations significatives en hydrocarbures aliphatiques, benzène et COHV. Ces conclusions sont assorties de recommandations sur la réalisation d'un diagnostic complémentaire au droit des zones de pollutions concentrées, ainsi que de campagnes de mesures des milieux et de la qualité de l'eau potable, sur la dépollution à mener et sur les futures constructions potentielles (étanchéité vis-à-vis du sol, ventilation).

3.5.2 Incidences et mesures ERC

La dépollution des sols est prévue conformément aux conclusions de l'étude des sols (p. 48 du volet « humain » de l'étude d'impact). Toutefois, le maître d'ouvrage ne précise pas la manière dont il prévoit la prise en compte de l'ensemble des recommandations du bureau d'études (diagnostics et mesures complémentaires, étanchéification des dalles dans les bâtiments, ventilation efficace des bâtiments...).

Le projet prévoit le stockage sur bacs étanches de gazole non routier (cuve de 3 000 litres) et d'huiles pour l'entretien des engins utilisés sur site (chargeuse, pelle mécanique, *reach-stacker* ou tracteur de chantier destiné à la manutention des conteneurs), tout comme l'aire d'entretien des engins. Le maître d'ouvrage prévoit la présence de kits antipollution dans le bureau et dans les engins.

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...).

3.6 Le paysage

3.6.1 L'état initial

Une étude paysagère spécifique a été menée et intégrée à l'étude d'impact. Elle paraît proportionnée au projet. Le chemin de halage est identifié comme un enjeu fort : il constitue un lieu de passage et de loisirs important offrant des fenêtres sur la Seine et permettant une mise en scène paysagère de la vallée (p. 6 de l'étude). Le sentier en rive opposé, qui offre des vues sur le site et la ripisylve, ainsi que le franchissement de la Seine sur la RD 316 sont aussi des enjeux forts. Un enjeu modéré a été identifié au sud, le long de la RD 65, qui offre un « *paysage du quotidien [...] dont la qualité a été maintenue au cours des différentes opérations d'aménagement* » (p. 11). Un risque d'effet de cumul le long de ce secteur de la vallée de Seine (boucles de Gaillon et des Andelys) est également identifié, du fait des différentes zones industrielles et des points d'accostage qui se succèdent le long du fleuve et font écran entre cet axe et le reste de la vallée (p. 17).

16 Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont des constituants naturels du charbon et du pétrole, ou qui proviennent de la combustion incomplète de matières organiques telles que les carburants, le bois, le tabac. Ils sont présents dans l'air, l'eau ou l'alimentation.

17 Les polychlorobiphényles (PCB) regroupent une famille de composés aromatiques organochlorés autrefois utilisés dans l'industrie, notamment dans l'appareillage électrique, et aujourd'hui interdits, car considérés comme cancérigènes et bioaccumulables.

18 Les composés organo-halogénés volatils (COHV) regroupent les hydrocarbures chlorés, bromés ou fluorés de faible masse moléculaire.

3.6.2 Incidences

Les berges de Seine sont affectées de deux façons : rupture de la ripisylve en trois points avec aménagement des estacades et du convoyeur et limitation de l'accès au chemin de halage (rupture de continuité lors des périodes de chargement/déchargement des barges). Les impacts du projet sont estimés comme forts sur ces deux aspects.

Pour les autres aspects (vues depuis la voie ferrée, le franchissement de la RD 316, des secteurs d'habitat, effets cumulés, etc.), les incidences sont jugées faibles à modérées.

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 grapheurs. 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.