



**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
Réalisation d'un quai de déchargement et installation
de quatre ducs d'Albe
Commune d'Igoville (27)**

N° MRAe 2021-4151

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de réalisation d'un quai de déchargement et de l'installation de quatre ducs d'Albe sur la commune d'Igoville (Eure), menée par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat) d'Île-de-France¹ pour le compte du préfet de l'Eure, l'autorité environnementale a été saisie le 9 août 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 1^{er} octobre 2021 par télé-conférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Marie-Claire BOZONNET, Édith CHÂTELAIS, Corinne ÉTAIX, Noël JOUITEUR et Olivier MAQUAIRE.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020² 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 La Drieat d'Île-de-France est compétente en matière de police de l'eau sur le lit de la Seine sur le territoire du département de l'Eure.

² 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>

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2021-4151 en date du 1^{er} octobre 2021

Réalisation d'un quai de déchargement et installation de quatre ducs d'Albe sur la commune d'Igoville (27)

Synthèse

Sur la commune d'Alizay (Eure), les sociétés LafargeHolcim-Granulats et CEMEX Granulats exploitent conjointement une carrière de sable en bord de Seine. LafargeHolcim-Granulats souhaite réaliser un quai de déchargement sur un autre site à proximité, sur la commune voisine d'Igoville. Le projet prévoit la création d'un quai de déchargement (structure métallique en caillebotis reposant sur douze pieux) et de quatre ducs d'Albe servant à l'amarrage des bateaux. Les travaux prévoient essentiellement des opérations de dragage, l'égelage d'arbres sur la rive et l'installation des infrastructures. Aucun remblai, ni aucune piste d'accès ne sont prévus.

Ce projet fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre des articles R. 214-1 et suivants du code de l'environnement (« loi sur l'eau ») auprès du préfet de l'Eure et est soumis à évaluation environnementale de manière systématique, s'agissant d'un quai de chargement et de déchargement accessible aux bateaux de plus de 1 350 tonnes.

Le dossier d'évaluation environnementale transmis est globalement complet et clair.

Les incidences potentielles du projet portent principalement sur la biodiversité, le site s'inscrivant dans un milieu riche en réservoirs aquatiques et humides relativement variés et faisant déjà l'objet d'une pression anthropique importante. En particulier, l'autorité environnementale recommande d'élargir l'aire d'étude rapprochée, afin d'y intégrer le secteur inclus dans le site Natura 2000 « *Iles et berges de la Seine dans l'Eure* » (FR2302007) situé à 20 m et d'y mener ainsi des investigations plus poussées. Elle recommande également de compléter le dossier sur certains aspects du projet, notamment en phase de chantier et d'y définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation plus précises. En phase d'exploitation, les impacts sur la faune et la flore sont trop peu analysés.

Les autres recommandations portent notamment sur le devenir des volumes de sédiments dragués et l'analyse des émissions de gaz à effet de serre, de poussières et de polluants atmosphériques en phase d'exploitation.




Localisation du site et des futures infrastructures (sources : dossier)



Situation géographique de la zone de projet (Source: Géoportail in dossier loi sur l'eau)



 Zone du projet

État de l'occupation du sol (Source: GoogleEarth in étude d'impact Page 50)

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Sur la commune d'Alizay (Eure), les sociétés LafargeHolcim-Granulats et CEMEX Granulats exploitent conjointement une carrière de sable en bord de Seine. Selon l'arrêté préfectoral autorisant son exploitation, la carrière doit être remblayée à l'issue de son exploitation et l'apport des remblais extérieurs doit s'effectuer majoritairement par voie fluviale. Un projet de quai public, sur la commune d'Alizay, doit rendre possible ce déchargement, mais, selon le dossier, il accuse un retard important. LafargeHolcim-Granulats souhaite donc réaliser un quai de déchargement sur un autre site à proximité, également situé en bord de Seine, et dont il est propriétaire sur la commune voisine d'Igovie. Il s'agit d'un site de traitement (concassage-criblage) et de commercialisation de matériaux, notamment ceux extraits à Alizay.



Localisation du projet par rapport à la carrière d'Alizay, au projet de quai public et à la zone industrielle (source : dossier)



La nature des installations à créer est bien décrite au dossier : « Le projet prévoit la construction d'une estacade (ou quai de déchargement) qui prend appui sur 12 pieux, ainsi que l'implantation de quatre ducs d'Albe³ dans la Seine, permettant le stationnement des péniches ou barges lors des opérations de déchargement. Le quai sera d'une longueur de 40 mètres, d'une largeur de 17 mètres pour la partie la plus large située au-dessus de la Seine, et de 7 mètres pour la partie la plus étroite située sur le haut de la berge. Le quai sera réalisé en structure métallique afin de laisser passer la lumière au travers. Pour la réalisation du quai, une opération de dragage de 1 900 m³ sera nécessaire afin de permettre le stationnement des péniches lors des opérations de déchargement. [...] La surface du quai du déchargement est de 350 m². » Les travaux nécessiteront également l'élagage de quelques arbres, mais pas d'abattage. Dans le mémoire en réponse aux observations de la Drieat, il est également mentionné qu'aucun stockage de matériaux, aucun remblai, ni aucune piste d'accès ne sont prévus.

Quelques infrastructures existent déjà sur le site et sont plus ou moins bien décrites dans le dossier : une bande transporteuse (pour exporter les matériaux traités sur le site d'Igoville), six ducs d'Albe et une canalisation de rejet des eaux d'une station de traitement des eaux usées. Des éléments complémentaires sont nécessaires pour comprendre le fonctionnement actuel de ces installations et leur articulation future avec le quai de déchargement (mutualisation du stationnement des bateaux, possibilité d'utiliser le quai de déchargement pour importer des matériaux à cribler et concasser...).

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

Le projet de quai de déchargement est en lien fonctionnel avec la carrière d'Alizay, et se situe à proximité de l'installation de traitement d'Igoville, qui sont deux sites soumis à autorisation environnementale au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le périmètre du projet n'est pas toujours précisément indiqué dans le dossier transmis à l'autorité

³ « Faisceau de pieux planté dans le fond d'un bassin ou d'un cours d'eau et auquel viennent s'amarrer les navires » selon le Larousse

environnementale, où le projet est parfois confondu avec l'une ou l'autre installation (par exemple, p. 151 : « *Le projet s'inscrit d'ores et déjà dans l'activité de la carrière : un quai de chargement se trouve à quelques mètres de l'implantation du projet de quai de déchargement* »).

La vocation du quai de déchargement indépendamment de la carrière d'Alizay, notamment une fois les opérations de remblaiement terminées, est très peu évoquée. La société LafargeHolcim-Granulats, maître d'ouvrage, indique seulement la possibilité d'une utilisation au profit de la zone d'activités située au nord de l'installation de traitement et pour laquelle il existe des projets d'extension. Ces projets ne sont pas connus et la pertinence et l'impact de l'utilisation du quai pour les activités potentiellement accueillies ne sont pas mis en évidence.

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

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Conformément à la nomenclature de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à la rubrique 9, « *infrastructures portuaires, maritimes et fluviales* », qui soumet à évaluation environnementale systématique les projets relatifs aux « *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* », rubrique 9b (et non la rubrique 9a, comme indiquée par le maître d'ouvrage en page 6 du document « description du projet »).

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.

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.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le site du projet se situe dans un secteur où sont présents des milieux humides et aquatiques à la fois nombreux et variés (lit de la Seine, plans d'eau issus d'anciennes carrières, berges humides ...). En conséquence s'est développée une biodiversité relativement riche et spécifique à ces milieux, faisant l'objet de plusieurs zonages de protection ou d'inventaire. L'emplacement du projet se trouve ainsi à environ 150 m du site Natura 2000⁴ « *Iles et berges de la Seine dans l'Eure* » (FR2302007), qui constitue également la Znieff⁵ de type II « *Les îles et berges de la Seine en amont de Rouen* » (230031154). Cette distance est de 20 m par rapport aux limites de l'aire d'étude rapprochée. Y sont répertoriés des berges vaseuses et des herbiers flottants à base de lentilles d'eau ou de renoncules aquatiques. Les forêts

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).

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.

alluviales « possède[nt] un grand intérêt patrimonial, [elles sont] malheureusement très limitée[s] en vallée de Seine et souvent dégradée[s] par le développement d'espèces non alluviales comme les érables »⁶. Ces habitats subissent une très forte pression anthropique et « possèdent dans cette partie du fleuve un caractère relictuel. Ils constituent les ultimes éléments de l'hydrosystème "Seine", dont la survie dépend des derniers espaces de "liberté" que possède le fleuve. »⁷ Ces milieux rivulaires sont particulièrement attractifs pour la faune, en particulier pour plusieurs espèces d'oiseaux (martin pêcheur, héron...). Les principales menaces identifiées sur ces milieux sont leur artificialisation, la stabilisation des niveaux d'eau et la dégradation de la qualité des eaux.

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

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. En application de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, le projet doit également faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. Ces éléments sont contenus dans le dossier transmis à l'autorité environnementale. Sur la forme, celui-ci est de bonne qualité : il est lisible, clair et proportionné et les illustrations et cartographies sont pertinentes. Il a fait l'objet d'une actualisation le 22 juillet 2021, version sur laquelle porte le présent avis.

2.1 État initial et aires d'études

L'état initial de l'environnement est présenté à partir de la page 28 de l'étude d'impact (EI). Il est clair et aborde correctement l'ensemble des composantes environnementales requises. Il pourrait cependant être plus conclusif sur leurs vulnérabilités. La méthodologie permettant de qualifier les enjeux (forts, moyens, faibles ...) n'est pas présentée, ce qui ne permet pas de comprendre comment ils ont été évalués.

Les aires d'étude sont présentées à partir de la page 29. L'aire d'étude immédiate correspond à l'emprise du projet. Les deux autres aires (rapprochée et éloignée) méritent d'être justifiées : elles doivent être définies de façon à prendre en compte les secteurs susceptibles d'être impactés par le projet. Or, l'aire d'étude rapprochée s'étend jusqu'aux limites d'un secteur inclus au sein du site Natura 2000 « Îles et berges de la Seine dans l'Eure » (FR2302007), sans l'intégrer. Au regard de la sensibilité d'un tel site, il apparaît nécessaire de l'inclure au moins en partie dans le périmètre des investigations nécessaires (études faune-flore), afin d'en établir la sensibilité exacte au projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation de la méthodologie employée pour l'état initial afin de qualifier le niveau d'enjeu relatif aux différentes composantes. Elle recommande également d'étendre l'aire d'étude rapprochée au secteur voisin inclus dans un site Natura 2000, afin d'y conduire les études appropriées et de mesurer sa sensibilité exacte.

2.2 Analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000

Cette analyse est conduite à partir de la page 194 de l'étude d'impact et conclut à l'absence d'incidence malgré la faible distance entre le projet et le site le plus proche, « Îles et berges de la Seine dans l'Eure » (FR2302007). Cette conclusion s'appuie notamment sur la position amont de ce site et son état de conservation jugé moyen. L'analyse de la vulnérabilité du site ne s'appuie que sur des bases de données générales (le site Natura 2000 s'étend sur 327 ha et 25 communes). Aucun inventaire faune-flore n'a été mené sur le secteur situé à 20 m de l'aire d'étude rapprochée. Les impacts potentiels de la phase de chantier (vibrations, mise en suspension de matières) et de l'augmentation du stationnement de bateaux en phase d'exploitation (accroissant l'effet de batillage⁸ qui érode les berges) ne sont pas abordés. L'ormaise-frênaie riveraine, qui est dominante dans l'aire d'étude, est

6 Formulaire standard de données du site Natura 2000 : <https://inpn.mnhn.fr/docs/natura2000/fsdpdf/FR2302007.pdf>

7 Formulaire standard de données du site Natura 2000 : <https://inpn.mnhn.fr/docs/natura2000/fsdpdf/FR2302007.pdf>

8 Remous provoqués par le passage d'un bateau.

considérée comme « à rapprocher de la sous-alliance phytosociologique de l'Ulmenion-minoris, habitat Natura 2000 (91F0). Cet habitat recouvre à près de 85 % le site Natura 2000 FR2302007 – dont une entité est située juste en amont du site d'étude » (p. 78), ce qui suggère une connexion avec le site Natura 2000.

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

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

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

L'évaluation des incidences sur l'environnement et la santé humaine du projet est menée des pages 158 à 193. La quasi-totalité des différentes composantes environnementales est traitée, à l'exception notable du climat, et de manière incomplète en ce qui concerne la phase d'exploitation. Le dossier présente distinctement les incidences de la phase de travaux et de la phase d'exploitation : cette distinction est pertinente mais l'analyse de la phase de chantier est beaucoup plus fournie que celle concernant la phase d'exploitation, dans laquelle ne sont plus abordées certaines composantes environnementales (air, santé humaine, climat notamment), pourtant susceptibles d'être impactées par les opérations de déchargement et les trafics routier et fluvial. Cette partie est donc incomplète.

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

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets (p. 190) se base sur un recensement des projets ayant fait l'objet d'avis rendus par l'autorité environnementale en 2019 et 2020, ce qui est insuffisant⁹. Elle conclut rapidement à l'absence d'effets cumulés, sans décrire la nature exacte des projets pris en compte, alors que certains sont susceptibles d'avoir des liens fonctionnels ou de proximité avec le projet (tels que les deux ICPE voisines), et que d'autres sont également en connexion directe avec la Seine (traitement/valorisation de terres et matériaux à Alizay, remblayage d'un plan d'eau à Cléon...).

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

2.4 Étude de solutions de substitution / justification des choix

Une seule solution alternative est présentée : le déplacement du quai de déchargement de quelques mètres, de façon à préserver de l'abattage des arbres à cavité (p. 156). Il s'agit en réalité d'une mesure d'évitement et non d'une solution de substitution. Le dossier n'aborde aucune autre alternative. D'autres solutions auraient dû être examinées pour comparer les différents impacts environnementaux : utilisation d'autres moyens de transport, implantation du quai sur un autre site, emploi d'autres procédés...

⁹ Aux termes du II (5° e) de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, les projets à prendre en compte sont les projets existants ou approuvés, c'est-à-dire ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés et ceux qui ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés, ainsi que ceux 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, et ceux enfin qui ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

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

2.5 Prise en compte des plans et programmes

Le dossier d'étude d'impact aborde les différents plans et programmes qui le concernent. À la page 33, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage)¹⁰ Seine-Normandie est évoqué, mais uniquement sous l'angle des orientations, ce qui est trop succinct, particulièrement au regard de la nature du projet en milieu fluvial. Les objectifs précis contenus dans le Sdage en vigueur et la façon dont le projet les prend en compte doivent être décrits.

La prise en compte du plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de la Boucle des Poses est décrite p. 131, notamment en matière de transparence hydraulique (le projet ne devant pas faire obstacle à l'écoulement des eaux en phase de crue). Une étude hydraulique vient en appui de cette démonstration.

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet)¹¹ est évoqué pages 144 et suivantes. Le dossier n'aborde en détail que les objectifs concernant le développement portuaire et l'intermodalité (objectif 17), qui vont dans le sens du développement de telles infrastructures fluviales. En revanche, il n'aborde pas les objectifs relatifs aux zones humides ou à la biodiversité (objectifs 5, 46, 64, 67, 68 ...) qui concernent également le projet. La démonstration de la prise en compte du Sraddet est donc incomplète.

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

2.6 Mesures ERC et dispositif de suivi

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) sont présentées à partir de la page 209 de l'étude d'impact, avec un tableau et une description clairs. Cependant, l'efficacité de ces mesures n'est pas évaluée, ni croisée avec les impacts bruts du projet. Le dispositif de suivi est décrit pour la phase chantier : suivi par un écologue durant 15 jours environ (nombre de jours proportionnés aux différentes mesures identifiées à suivre) et utilisation de deux sondes multiparamètres pour suivre, au cours des opérations en milieu fluvial, les paramètres de base de l'eau et vérifier notamment la teneur en oxygène.

En revanche, pour la phase d'exploitation, l'étude d'impact (page 189) conclut, trop rapidement, que « les risques de pollution et leurs impacts potentiels sur les milieux naturels sont faibles et non significatifs » ; pour l'autorité environnementale, cette affirmation mérite d'être démontrée et vérifiée via la mise en place d'un suivi des impacts potentiels générés par l'ensemble des opérations d'exploitation. Des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation devront également être prévues en conséquence.

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

10 Il s'agit d'un document de planification de la politique de l'eau à l'échelle de grands bassins versants.

11 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).

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2021-4151 en date du 1^{er} octobre 2021

Réalisation d'un quai de déchargement et installation de quatre ducs d'Albe sur la commune d'Igoville (27)

2.7 Résumé non-technique

Le résumé non-technique est de bonne qualité sur la forme. Il aborde bien les différentes parties de l'étude d'impact. L'exposé de l'état initial de l'environnement et des incidences du projet est résumé par des tableaux de synthèse. Ceux-ci devraient néanmoins être étoffés, notamment pour que le public comprenne pourquoi certains enjeux ont été identifiés comme forts. De même, le contenu des mesures ERC devrait être expliqué.

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

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 2.3 du présent avis.

3.1 La biodiversité

3.1.1 État initial

L'analyse de l'état initial de l'environnement met en évidence la richesse de la biodiversité présente sur l'aire d'étude rapprochée. L'inventaire de terrain (pages 73 et suivantes) a en effet permis d'identifier :

- sept types d'habitats ;
- quatre espèces végétales patrimoniales ;
- trente espèces d'oiseaux dont vingt-trois protégées et plusieurs sur liste rouge ;
- vingt-quatre espèces d'insectes ;
- plus de 3 000 contacts de chiroptères en une nuit (p. 95), la Seine servant de lieu de chasse et de transit important pour plusieurs espèces et les arbres à cavités sur ses rives servant de gîtes.

Ces résultats ne prennent pas en compte le secteur voisin inclus dans le site Natura 2000 « *Iles et berges de la Seine dans l'Eure* » (FR2302007), également identifié comme réservoir boisé et humide de biodiversité.

S'agissant de la faune aquatique (p. 100 et suivantes), l'étude d'impact s'appuie sur les données issues de la passe à poissons du barrage de Poses, situé à sept kilomètres en amont et gérée par l'office français de la biodiversité (OFB)¹² : dix-neuf espèces ont été observées, dont sept patrimoniales. Le site du projet en lui-même ne constitue cependant pas une zone de frayère et les habitats piscicoles y sont jugés pauvres.

Si un niveau d'enjeu fort a été retenu pour les chiroptères et la faune piscicole, il est jugé moyen pour la flore (aucune espèce n'étant « à haute valeur patrimoniale »), l'avifaune et les insectes, et faible pour les autres mammifères, les amphibiens et les reptiles. En termes de trame verte et bleue, l'enjeu est jugé « moyen » (p. 109), le dossier omettant cependant que la Seine elle-même constitue un réservoir de biodiversité.

La carte des enjeux généraux faune et flore (p. 108) identifie toutes les rives de l'aire d'étude rapprochée comme étant à enjeu fort, à l'exception d'une bande, située au droit du site du projet, à enjeu moyen. La justification n'est donnée que plus loin dans le dossier, puisqu'il s'agit d'une bande non arborée de quelques mètres de largeur où se positionne le projet. Cette justification ne paraît pas suffisante pour singulariser ce secteur par rapport au reste de la rive, aucune donnée précédemment

¹² L'OFB est un établissement public dédié à la sauvegarde de la biodiversité. Son objectif est la surveillance, la préservation, la gestion et la restauration de la biodiversité terrestre, aquatique et marine, ainsi que la gestion équilibrée et durable de l'eau. Cet établissement a été créé le 1er janvier 2020, de la fusion de l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).

présentée ne justifiant un enjeu moindre. Au contraire, en croisant les cartes, cette zone correspond approximativement à la station où a été observé le Gomphe à forceps, insecte au statut de conservation défavorable, et une végétation de rive exondée, un milieu relictuel, que le dossier associe au site Natura 2000 voisin.

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

3.1.2 Incidences et mesures ERC

Les incidences potentielles du projet sur la biodiversité portent principalement sur :

- les opérations de chantier, pouvant donner lieu à
 - une dégradation de la zone humide ;
 - la génération de matières en suspension dans l'eau et la perturbation des milieux aquatiques ;
 - des piétinements et destructions d'habitats ou d'espèces ;
- la perturbation des continuités écologiques ;
- la génération de nuisances répétées par les opérations de déchargement.

En phase de chantier, le dossier affirme que « *aucun engin ne descend[ra] sur les berges* », garantissant la préservation de la zone humide, les pieux étant enfoncés depuis la Seine ou le haut de la berge. Le dossier ne contient cependant pas de détail plus précis sur la nature des engins requis pour mener les travaux et leur circulation envisagée sur le site.

Les opérations de dragage sont susceptibles d'un impact direct, temporaire et fort sur la faune piscicole à fort enjeu. Les matières en suspension peuvent d'une part colmater les branchies des poissons et d'autre part réduire le taux d'oxygénation de l'eau. La mesure de réduction R3 (installation d'un rideau anti-dispersant) devrait toutefois restreindre strictement, autour du lieu de l'opération de dragage, les secteurs impactés par les matières en suspension. Les opérations seront également menées à une vitesse réduite (p. 164). Ces mesures paraissent adaptées.

Les installations se situent dans une trouée, sans abattage d'arbre, ce qui permet d'éviter toute destruction de gîte potentiel pour les chiroptères. Cette trouée n'est cependant pas évidente à appréhender sur les documents de l'EI, une seule photo (p.160) ne rendant pas bien compte de la distance réelle, tandis que la vue aérienne ne permet pas de distinguer les 20 m qui existeraient entre les arbres. De plus, un « élagage » est tout de même mentionné dans les travaux (p. 165) : cette opération pourrait être précisée afin de démontrer l'absence de risque de dégradation des arbres.

Le chantier entraînera également d'autres incidences sur la biodiversité (débroussaillage, possibilité de colmatage du milieu par le dépôt de matières en suspension suite au dragage) mais celles-ci seront temporaires, les installations ne faisant pas obstacle à une recolonisation du milieu et à un nettoyage des matières en suspension par la Seine. Un balisage est prévu (mesure d'évitement E1) afin d'éviter tout piétinement des habitats voisins sensibles et des stations d'espèces patrimoniales, mais également des secteurs où ont été observées des espèces exotiques envahissantes qui pourraient être disséminées. Cette mesure, cartographiée page 219, paraît adaptée. Enfin, le chantier sera mené hors des périodes les plus sensibles pour la biodiversité (août-septembre).

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

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

Deux pieux de 80 cm de diamètre doivent être installés dans la zone humide, soit 1 m² au total selon le mémoire en réponse adressé à la Drieat, le maître d'ouvrage jugeant cet impact négligeable pour le fonctionnement de la zone et pour lequel une compensation n'est pas prévue.

Concernant les insectes (surtout le Gomphe à forceps) et les amphibiens, les impacts temporaires sont forts en raison de débroussaillages, même si une recolonisation végétale future permettra une nouvelle évolution du site. Le diagnostic a identifié une mare temporaire servant à la reproduction de la Grenouille rieuse sur le site même du projet (p. 183) : l'impact ne saurait être temporaire comme indiqué, car le site ne pourra plus accueillir de mare temporaire, ce qui constitue, malgré la présence de sites reports à proximité, une réduction des sites de reproduction. Une mesure d'évitement ou éventuellement de réduction paraît nécessaire. S'agissant des chiroptères, malgré leur sensibilité forte, les impacts du projet sont jugés faibles du fait de l'absence d'abattage d'arbre, et des impacts faibles sur les sites de transit, de chasse et de gîte.

La présence de bateaux et les opérations de déchargement pourraient avoir des incidences. En effet, il est mentionné (p. 152) qu'« *actuellement, des péniches accostent sur le quai de chargement provoquant un effet de batillage qui érode d'ores et déjà les berges. [...] L'augmentation du nombre de péniches va induire un batillage plus important et probablement une érosion plus rapide des berges* ». Ce trafic est estimé passer d'une barge par semaine en 2019 à une barge par jour (p.187). La détérioration des berges peut également perturber la reproduction de certaines espèces piscicoles. La présence des bateaux et le déchargement de matériaux sont également susceptibles de générer des vibrations, du bruit et de la poussière, dont l'impact sur la biodiversité n'est pas évalué.

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

3.2 L'eau

Le risque de pollution des eaux est évalué en phase de chantier, en s'appuyant notamment sur l'analyse des sédiments mettant en avant le respect des valeurs limites pour un certain nombre de polluants. La mesure dite de réduction R2 (bon entretien du matériel, des barges notamment, vigilance lors des opérations de remplissage du réservoir) est présentée comme suffisante pour réduire les risques de pollution. Sur les bateaux, seront présents des barrages flottants et des dispositifs absorbants.

En revanche, en phase d'exploitation, malgré le stationnement de bateaux et le déchargement de milliers de mètres-cubes de matériaux, aucune évaluation des risques n'est présente au dossier.

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

En matière de risque d'inondation, le projet se situe en zone verte du PPRI de la Boucle de Poses, c'est-à-dire en zone d'expansion des crues, où aucun obstacle ne doit être fait à l'écoulement des eaux. Le chantier, qui sera réalisé hors période de crue, ne donnera lieu à aucun stockage sur site. Celui-ci sera nettoyé pour éviter les embâcles en cas de crue (selon le mémoire en réponse aux observations de la Drieat). Une étude pour démontrer la transparence hydraulique de l'ouvrage a été menée (p. 135 et suivantes) et conclut à une hausse d'un centimètre du niveau d'eau générée juste en amont et au niveau du site du projet, ce qui est jugé acceptable.

3.3 Les sols

Le dragage de 1 900 m³ de sédiments sera nécessaire pour installer les ducs d'Albe et les pieux. L'utilisation des données GPS doit garantir une bonne position des barges de dragage afin de ne pas prélever plus que nécessaire (mesure de réduction R2). Le devenir de ces sédiments (transport, stockage, revalorisation...) n'est cependant pas abordé, ce qui ne permet pas de garantir que « *le projet dans sa phase de construction ou d'exploitation n'induit pas de déchets.* » (p. 188). Le dossier doit être complété sur ce point.

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

3.4 L'air

Les incidences possibles sur la qualité de l'air sont indiquées (p.187), mais assez peu précisées : pollution par les trafics routiers et fluviaux, poussières. Sur ce dernier point, seule la mesure d'humidification des voies en période sèche sur les installations d'Igoville est mise en avant. Compte tenu du risque d'émissions de poussières, notamment en milieu naturel, et spécifiquement au cours des opérations de déchargement, des compléments sont nécessaires pour démontrer l'adéquation de la mesure avancée.

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

3.5 Le climat

Les incidences du projet sont présentées comme positives du fait du développement du transport fluvial, par comparaison au transport routier : « *la mise en place du quai de déchargement profitera à la réalisation de plateforme logistique induisant ainsi une réduction de gaz à effet de serre (transport routier)* » (p. 153). Un bilan carbone précis et global du projet en phase d'exploitation, incluant notamment les opérations de transport par voie fluviale mais également l'acheminement par poids-lourds des matériaux destinés au remblaiement, permettrait d'appuyer cette démonstration.

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

3.6 Le bruit

Les incidences en termes de nuisances sonores ne sont pas clairement exposées, le dossier estimant que le bruit lié au trafic de camions ne fera que se surajouter au trafic existant et que moins de cinq habitations sont concernées. Le bruit généré par le trafic et le stationnement des bateaux, ainsi que par les opérations de déchargement, n'est pas évalué.

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