

Déclaration de projet valant mise en compatibilité n°1 du PLUi valant SCoT de l'ex-CC Eure Madrie Seine

SOCIÉTÉ DES CARRIÈRES DE VIGNATS

**PROJET DE PLATE-FORME
MULTIMODALE DE TRANSIT ET DE
VALORISATION DE MATERIAUX**

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
A. Présentation	5
1. Objectif de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi valant SCoT...	5
2. Procédure	5
B. Déclaration de projet	11
1. Présentation du projet	11
2. Intérêt général du projet	19
C. Mise en compatibilité du PLUi valant SCoT	21
1. Modification du zonage	21
2. Modification du règlement	23
D. Evaluation environnementale et étude des impacts liés au projet..	27
1. Bilan de l'étude faune-flore-habitats et zones humides	28
2. Bilan de l'évaluation des incidences sur les zones Natura 2000	28

A. Présentation

1. Objectif de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi valant SCoT

Le Conseil Communautaire de l'Agglomération Seine Eure a approuvé en date du 19 décembre 2019 le Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Schéma de Cohérence Territoriale sur le territoire de l'ex-Communauté de Communes Eure Madrie Seine, dont les communes ont rejoint l'agglomération en septembre 2019.

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLUi valant SCoT de l'ex-CCEMS traite d'un projet de création d'une plate-forme multimodale pour le transit et la valorisation de matériaux en bord de Seine, sur la commune du Val d'Hazey.

Ce projet présente un intérêt général pour le territoire de l'agglomération comme il en est fait la démonstration ci-après, mais n'est pas autorisé par le PLUi valant SCoT en application sur la commune du Val d'Hazey. Le document d'urbanisme doit donc être mis en compatibilité avec le projet présenté afin de modifier ses pièces 3a. (règlement), 3b. (plan des espaces libres de pleine terre), 3c. (plan des hauteurs), 3d. (plan de zonage n°1) et 3e (plan de zonage n°2). Pour ce faire, le Conseil Communautaire de l'Agglomération Seine Eure a délibéré en date du 22 avril 2021 pour engager la mise en compatibilité du PLUi valant SCoT.

2. Procédure

Le projet de création de plate-forme multimodale se révèle être d'intérêt général comme cela est expliqué à travers la partie B. ci-après. La déclaration de projet réalisée emporte ainsi une « mise en compatibilité avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général », comme le prévoit le code de l'Urbanisme à travers ses articles L.153-54 à L.153-59.

2.1 Examen conjoint et étude du projet avec les personnes publiques associées

Le projet présenté doit être examiné conjointement comme le prévoit l'article L.153-54 du code de l'Urbanisme :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la

commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

2.2 Enquête publique

a) *Mise en compatibilité et enquête publique*

Article L.153-55 du code de l'Urbanisme :

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement : [...] »

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas. Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-57 du code de l'Urbanisme :

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune : [...] »

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

b) *Encadrement de l'enquête publique*

Textes régissant l'enquête publique

L'enquête publique réalisée pour cette mise en compatibilité du PLUi valant SCoT est encadrée par le code de l'Urbanisme et celui de l'Environnement, à travers les articles suivants :

- Code de l'Urbanisme : articles L.153-55 à L.153-20 et articles R.153-8 à R.153-10 ;
- Code de l'Environnement, chapitre III du titre II du livre Ier : articles L.123-1 à L.123-19 et articles R.123- 1 à R.123-27.

Code de l'Urbanisme, article R.153-8 :

« Le dossier soumis à l'enquête publique est composé des pièces mentionnées à l'article R.123-8 du code de l'environnement et comprend, en annexe, les différents avis recueillis dans le cadre de la procédure.

Il peut, en outre, comprendre tout ou partie des pièces portées à la connaissance de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune par le préfet. »

Code de l'Environnement, article R.123-8 :

« Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou au III de l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ;

2° En l'absence d'étude d'impact ou d'évaluation environnementale, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou du responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme. Dans le cas d'avis très volumineux, une consultation peut en être organisée par voie électronique dans les locaux de consultation du dossier ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet, plan ou programme, en application du I de l'article L. 214-3, des articles L. 341-10 et L. 411-2 (4°) du code de l'environnement, ou des articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier.

L'autorité administrative compétente disjoint du dossier soumis à l'enquête et aux consultations prévues ci- après les informations dont la divulgation est susceptible de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5. »

L'enquête publique dans la procédure de mise en compatibilité

L'enquête publique s'insère dans la procédure de mise en compatibilité du PLUi valant SCoT. Elle permet d'assurer l'information et la participation du public, tout en veillant à la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont analysées et prises en considération par le maître d'ouvrage, mais par l'autorité compétente pour rendre une décision.

Avant l'engagement de l'enquête publique, la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité suit le cheminement suivant :

- La phase d'études, avec la mise au point du projet de mise en compatibilité, accompagné d'une évaluation environnementale ;
- Notification du projet à l'autorité environnementale (Mission Régionale d'Autorité environnementale – la MRAe) et aux Personnes Publiques Associées (PPA) ;
- Notification du projet à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) ;
- Examen conjoint du projet avec les Personnes Publiques Associées.

S'en suit la saisine du tribunal administratif par le Président de l'Établissement Public de Coopération Intercommunal afin de demander la nomination d'un commissaire enquêteur. Puis l'arrêté pour l'ouverture de l'enquête publique est pris par le Président de l'EPIC, notamment pour déterminer des conditions d'organisation de l'enquête (période d'enquête, permanences, lieux de consultation du dossier, ...).

L'enquête publique s'étend sur une durée d'un mois minimum et doit porter sur l'intérêt général du projet sur la mise en compatibilité du PLUi valant SCoT qui en résulte.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et est clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du plan et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmet à l'autorité compétente le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées.

L'EPCI doit alors analyser l'ensemble des remarques émises et définir les points du dossier à modifier ou améliorer.

Après avoir procédé à l'évolution du dossier pour répondre aux conclusions de l'enquête et aux demandes des Personnes Publiques Associées, l'EPCI procède par la voix de son Conseil Communautaire à l'adoption de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi valant SCoT. La collectivité doit ensuite procéder aux mesures de publicité et d'information obligatoires, tel que le prévoit l'article R.153-21 du code de l'Urbanisme.

Les décisions pouvant être retenues au terme de l'enquête

Le projet de mise en compatibilité du PLUi valant SCoT soumis à enquête publique pourra être modifié afin de prendre en compte les conclusions du commissaire-enquêteur, les souhaits exprimés par le public et par les personnes publiques associées, tout en respectant l'économie générale du projet.

2.3 Prise en compte des avis et approbation par le Conseil Communautaire

Code de l'Urbanisme, article L.153-58 :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune. »

Code de l'Urbanisme, article R.153-15 :

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique : [...]

2° [...] Le président de l'organe délibérant de l'établissement public ou le maire mène la procédure de mise en compatibilité. L'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le conseil municipal adopte la déclaration de projet. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme. »

2.4 Mise en application

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi valant SCoT éventuellement modifiée pour tenir compte des remarques, sera approuvée par délibération par le Conseil Communautaire de l'Agglomération Seine Eure, autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du projet.

Après délibération de l'EPCI, « l'acte [...] mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26 » (art. L.153-59 du code de l'Urbanisme).

2.5 Evaluation environnementale

En application des articles L.104-2 et L.104-3 du Code de l'urbanisme, lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale.

Le territoire du Val d'Hazey étant concerné par la présence de sites Natura 2000, la mise en compatibilité avec déclaration de projet est soumise à évaluation environnementale et ce, même si le projet concerné se situe en dehors du périmètre protégé.

Cette évaluation environnementale est présentée à travers le point D. ci-après.

B. Déclaration de projet

1. Présentation du projet

1.1 La commune du Val d'Hazey

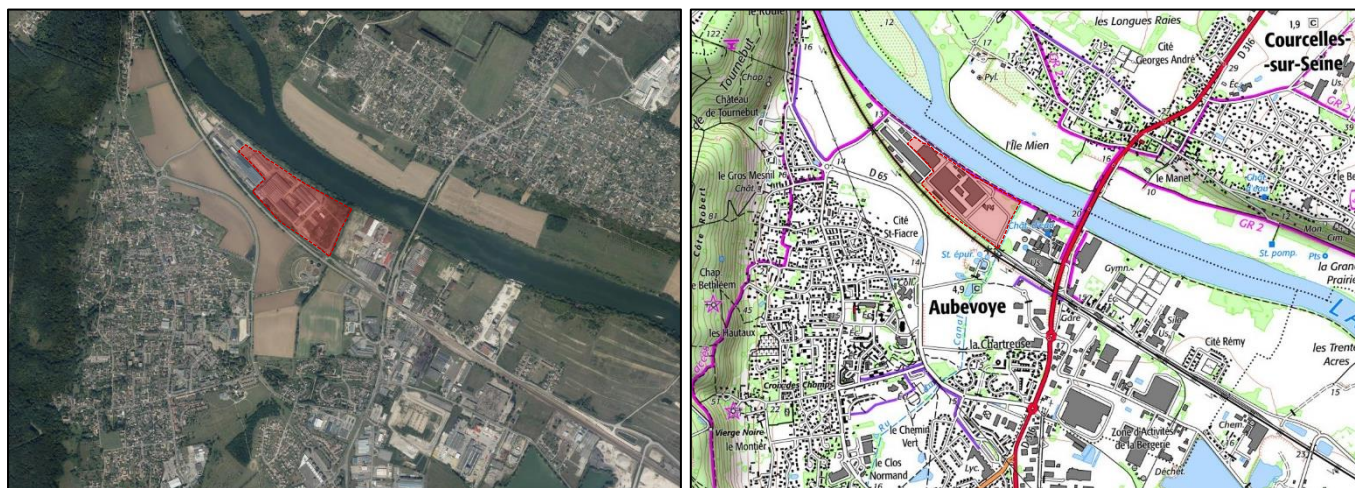
Située en région Normandie, dans le département de l'Eure, la commune du Val d'Hazey est une commune nouvelle issue de la fusion des trois ex-communes d'Aubevoye, Sainte-Barbe-sur-Gaillon et Vieux-Villez opérée le 1^{er} janvier 2016. La population recensée sur la commune comptait 5 450 habitants en 2018. Du fait de la fusion des trois anciennes communes, la superficie du territoire communal est donc conséquente, avec plus de 14 km². La commune se trouve être ainsi limitrophe de sept communes : Ailly, Courcelles-sur-Seine, Fontaine-Bellenger, Gaillon, Les Trois Lacs, Saint-Julien-de-la-Liègue et Villers-sur-le-Roule.

Le Val d'Hazey appartient à l'unité urbaine de Gaillon, commune avec laquelle sa limite administrative est la plus importante. Elle est implantée sur la rive gauche de la Seine, fleuve qui la sépare de la commune de Courcelles-sur-Seine. Les principaux axes de transports qui la traversent sont la RD 6015 (ancienne route nationale 15) reliant Vernon (Eure) au Havre (Seine-Maritime) en passant par Rouen et Yvetot, ainsi que la RD 316 reliant Evreux aux Andelys. La commune est également traversée et desservie par la ligne de chemin de fer reliant Paris à Rouen et au Havre.

La commune est membre de l'Agglomération Seine Eure depuis le 1^{er} septembre 2019, date à laquelle l'ex-CC Eure Madrie Seine à laquelle appartenait Le Val d'Hazey a fusionné avec la précédente CA Seine Eure. Le nouveau périmètre de l'agglomération regroupe 60 communes pour près de 106 000 habitants.

1.2 Localisation du site de projet

Le site concerné par le projet de création d'une plate-forme multimodale pour le transit de matériaux sur la commune du Val d'Hazey se localise entre la Seine et la voie ferrée Paris-Rouen-Le Havre. Il est desservi côté ouest par la rue Louis Blériot le reliant à la RD65 et côté est par le chemin du Grand Marais et l'avenue Pierre et Marie Curie qui relie la RD316 et le pont de Courcelles.



Localisation du site de projet sur la commune du Val d'Hazey (Source : Géoportail)

1.3 Etat initial du site

Le site en question est une zone industrielle appartenant à la vaste zone d'activités « d'Aubevoye – Gaillon – Saint-Pierre-la-Garenne » et qui s'étale sur une large bande de la rive gauche de la Seine. Le périmètre concerné par le projet s'étend lui sur une superficie de 13,5ha et couvre environ la moitié est de la zone industrielle délimitée par le chemin du Grand Marais et la voie ferrée.

Une large partie du site est concernée par la présence de plusieurs bâtiments industriels et espaces de stationnement. La partie est était autrefois bâtie, mais la construction présente a été détruite et le secteur se trouve actuellement dans un état de friche, seulement traversée par le chemin du Grand Marais.

L'ensemble du site est séparé de la Seine par le chemin de halage.



(Source orthophoto : Géoportail)

Le site est clôturé et fermé au public au niveau de la terminaison de l'avenue Pierre et Marie Curie. Côté ouest et l'accès via la rue Louis Blériot, la voirie est également privatisée et clôturée.



1.4 Description du projet

a) *Objectif pour le devenir du site*

La société des Carrières de Vignats souhaite implanter sur le site présenté une zone de chargement et de déchargement de ses matériaux issus de l'extraction de carrières comme de la transformation et le recyclage de déchets issus des travaux du bâtiment. Une activité de chargement et déchargement de péniches/porte-conteneurs sera également présente sur le site. Par son emplacement en bord de Seine et de voie ferrée, cet espace de transit de matériaux pourrait ainsi mettre à contribution plusieurs formes de transports (routier, fluvial et ferroviaire) et répondre ainsi à un objectif de multimodalité pour réduire la part du transport routier dans l'acheminement des cargaisons et des matériaux. Ce projet s'inscrit dans l'objectif dessiné au moment du Grenelle de l'Environnement de 2007 pour réduire les émissions de gaz à effets de serre produites dans le domaine du transport. Pour cela, le fluvial permet de substituer à la route une part importante de marchandises et de réduire ainsi le nombre de véhicules utilisés et la pollution rejetée. Pour exemple, une péniche transportant 2 000 tonnes de matériaux équivaut à la charge de 70 camions.

Le site du Val d'Hazey présente des caractéristiques adéquates permettant le développement d'un tel projet. Sa composition entre bâtiments industriels existants et terrains mobilisables, sa superficie, sa desserte ou encore sa localisation permettent d'envisager la création d'une plate-forme multimodale de façon rapide et respectueuse de l'environnement dans le sens où il sera question de la reconversion d'un site déjà existant.

b) *Les aménagements envisagés*

Pour aménager la plate-forme attendue, le site devra permettre de répondre au principe de multimodalité qui impose de créer les espaces dimensionnés à la fois pour le déchargement de matériaux d'extraction et de recyclage du bâtiment, leur stockage temporaire, ainsi que leur chargement vers un autre mode de transport que celui par lequel ils ont été acheminés. La surface de stockage représente à elle seule un besoin global d'un moins 6ha. Sur ce point, le site et son organisation actuelle permettent de répondre aux objectifs.

Pour mettre en place un transit multimodal, il est par ailleurs nécessaire de créer les accès aux différents modes de transport. En ce qui concerne le transport routier, l'accès aux routes départementales voisines (RD65 et RD316) est déjà permis par la desserte du site présentée précédemment et ne nécessiterait qu'un réaménagement de l'avenue Pierre et Marie Curie pour faciliter le passage des poids lourds. S'agissant des transports ferroviaire et fluvial, la création d'aménagements adaptés est indispensable. Le projet prévoit ainsi de relier le site au réseau ferré existant via la création d'un embranchement comprenant 400 mètres linéaires de voie ferrée, un appareil de voie et un heurtoir en bout de voie. Côté fleuve, le projet prévoit la création d'un accès sécurisé à la Seine sous forme d'estacades. Celles-ci seraient au nombre de trois et permettraient un chargement et déchargement des barges et péniches adapté aux volumes de matériaux projetés. La première estacade sera au chargement sur barge des granulats et sera installée en continuité de la plate-forme de transit des matériaux, au nord de l'espace actuellement en friche. La création de cette estacade se fera sous forme d'un appontement sur poteaux enfoncés dans le



Exemple de création d'un embranchement fer et d'un poste de chargement sur barges (Source : Carrières de Vignats et de Normandie)

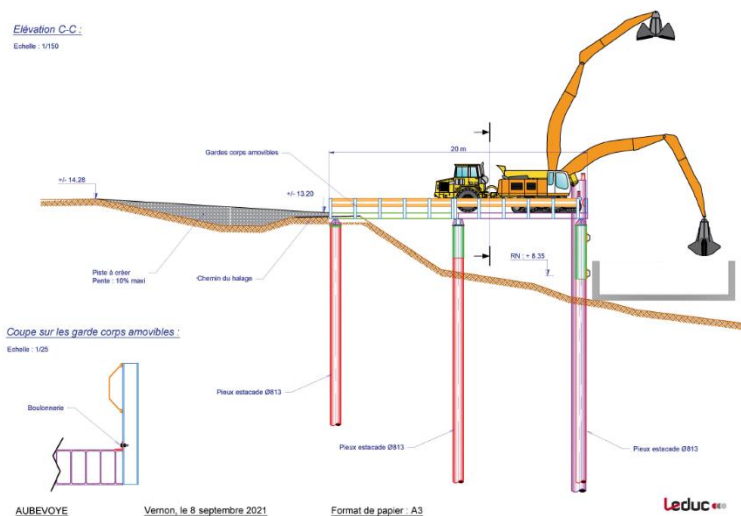


Schéma de création d'une estacade en bord de Seine (Source : Carrières de Vignats et de Normandie)

sol et respectant donc la nature de la berge. L'avancée de l'estacade sur la Seine depuis le haut de la berge sera alors d'une vingtaine de mètres.

Une seconde estacade devrait être créée plus en aval, au centre du site, pour compléter les opérations de chargement/déchargement de matériaux en vrac. Une troisième estacade sera créée côté ouest, pour permettre le chargement/déchargement des péniches porte-conteneurs, ce qui implique une largeur d'estacade plus importante que pour les deux autres. A cet endroit, le projet prévoit ainsi la destruction du bâtiment existant dans la pointe nord-ouest du site pour le remplacer par une zone d'entreposage des conteneurs.

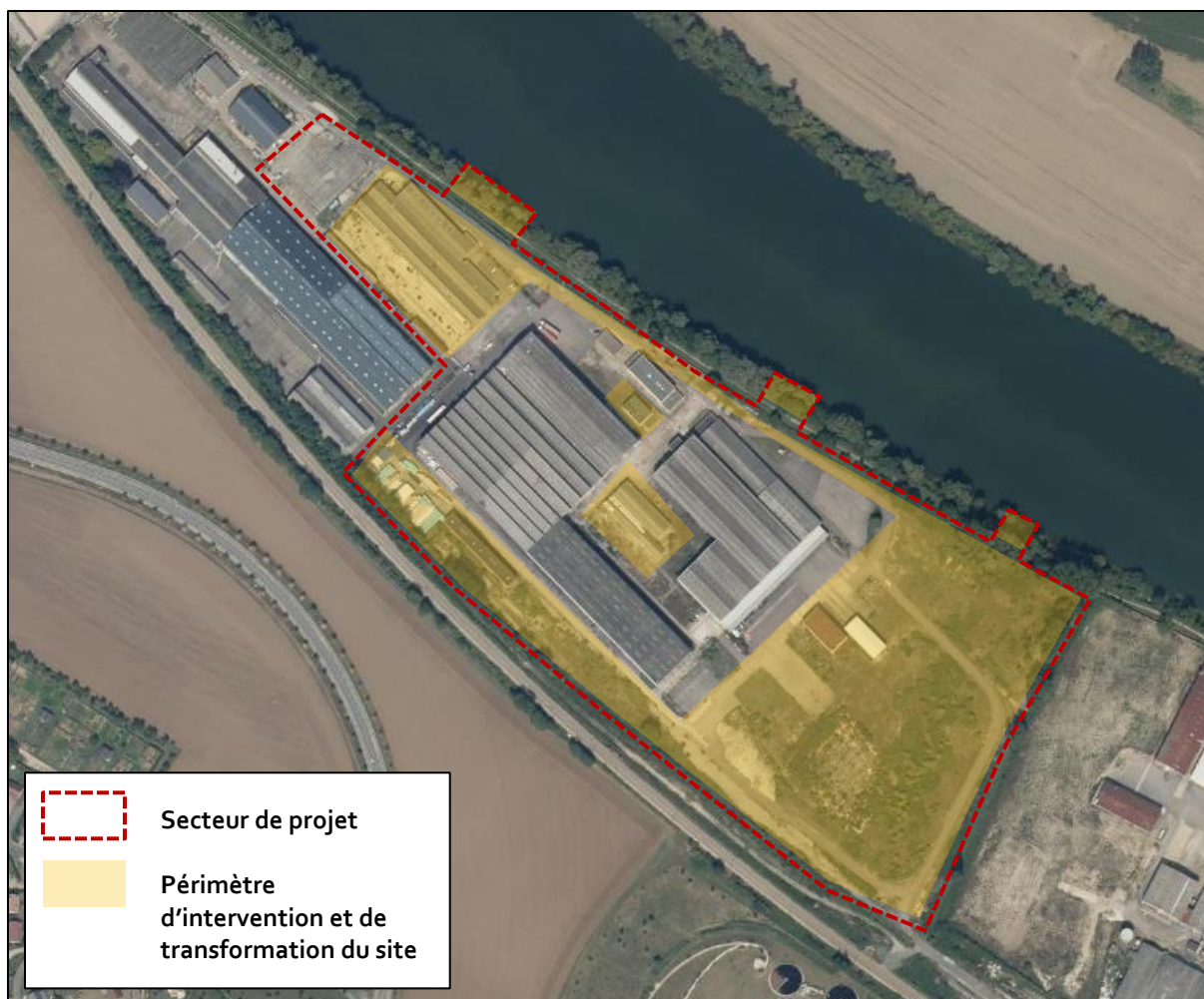
Les bâtiments existants pourront être ré-utilisés en tant que bureaux et espaces de stockage de matériel. Les seules opérations impliquant un besoin de permis de construire concerneront l'aménagement des bureaux et l'extension de bâtiments existants, ainsi que l'implantation des ponts-bascules nécessaires à l'activité.



c) *La transformation prévue pour le site et l'intégration paysagère du projet*

L'intervention pour transformer le secteur et en faire une plate-forme d'échanges multimodale ne concernera qu'une partie du site (présentée ci-dessous).

Le projet prévoit de mobiliser l'espace en friche sur la partie est du site pour en faire le cœur de la zone de transit des matériaux, avec un vaste secteur dédié au chargement et déchargement des trains et camions. Dans ce secteur seraient également acheminés les matériaux depuis et en direction du transport fluvial, via un tapis roulant prolongé par l'estacade en bord de Seine située côté nord-est.



(Source orthophoto : Géoportail)

L'opération n'entraînera donc qu'une transformation partielle du site, avec avant tout un réaménagement des espaces actuellement non bâti et à l'état de friche peu qualitatif. En termes de constructions nouvelles, seules seront créées au maximum trois estacades en bord de Seine. Il s'agit pour autant de constructions dites « légères » car démontables en cas d'arrêt de l'activité et qui assurent par leur installation de ne pas dénaturer la berge de façon irréversible et qui préservent une libre circulation de l'eau et de la faune aquatique, tout en tenant compte du risque de débordement du fleuve en cas de fortes précipitations.

Pour des questions de sécurité, l'usage du chemin de halage sera modifié pour les promeneurs en semaine (lundi au vendredi). L'actuel chemin sera fermé le long du site et les promeneurs devront emprunter une nouvelle liaison créée plus au sud, de l'autre côté de la zone d'activités et le long de la voie ferrée, de façon à éviter que les promeneurs et les véhicules de transport mais aussi les matériaux ne se croisent. Le weekend et sur les journées sans activité de chargement/déchargement de matériaux d'extraction, le chemin de halage sera réouvert dans son intégralité pour permettre aux promeneurs de longer la Seine, y compris le long du site de projet. En parallèle du réaménagement du site, le projet prévoit une requalification des éléments de clôture existants le long du chemin de halage, afin d'améliorer la qualité paysagère et l'ambiance des lieux.



Vue depuis la rue Louis Blériot – source : Société des Carrières de Vignats – Etude paysagère – septembre 2021

Aucune autre construction de bâtiment ne sera réalisée sur le site, ce qui permettra de préserver l'intégration paysagère des lieux. Etant situé en bord de Seine et donc en fond de vallée, le site affiche déjà des covisibilités très limitées avec les alentours. L'installation des trois estacades entraîneront un défrichage partiel de la ripisylve, avec la coupe des arbres et de la végétation qui obstruent actuellement l'accès aux berges de la Seine aux endroits où seront créées ces estacades. L'impact visuel sera surtout perceptible depuis l'autre rive de la Seine (côté nord), avec la création d'ouvertures visuelles. Le caractère démontable de ces installations laisse néanmoins la possibilité d'une reconstitution de la ripisylve le jour où l'activité cessera sur le site et lorsque les estacades auront été retirées.

L'impact paysager du projet restera nettement plus modéré, voire quasiment imperceptible depuis les zones résidentielles voisines sur les communes du Val d'Hazey et de Courcelles-sur-Seine, ou encore depuis le site du Château de Gaillon.

Au niveau du pont de Courcelles qui enjambe la Seine, il sera possible de voir les nouvelles installations du site et les trois estacades, sans pour autant que le paysage des bords de Seine soient bouleversés à cet endroit, notamment du fait du lien entre les installations et le caractère industriel déjà existant sur les lieux.



Source : Société des Carrières de Vignats – Etude paysagère – septembre 2021



Source : Société des
Carrières de Vignats –
Etude paysagère –
septembre 2021

- Alignement d'arbres de haut-jet
- Haie champêtre haute
- Haie champêtre arbustive
- Renforcement de la trame arbustive existante
- Séquence pour graphes sur clôture existante
- Clôture (grillage, portail) offrant une vue sur la plate-forme
- Cheminement piétonnier à créer

Périmètre
 Périmètre du projet



2. Intérêt général du projet

2.1 Un projet qui correspond aux objectifs de l'agglomération

L'Agglomération Seine Eure, comme l'ex-CCEMS à laquelle se rattachait auparavant la commune du Val d'Hazey, se trouve en vallée de Seine, entre Paris et Le Havre, sur un axe considéré comme majeur en termes d'activités économiques. Les entreprises, tout comme les divers flux de marchandises qui gravitent autour du vecteur dessiné par la Seine entre la capitale et l'embouchure, pèsent énormément dans la production de richesse nationale et représentent un nombre d'emplois important. L'Etat et les collectivités considèrent également que cette vaste zone géographique de la vallée de la Seine a le potentiel pour augmenter son poids économique, en raison notamment des différentes infrastructures qui composent la région (autoroutes, voies ferrées, fleuve, ports de Rouen et du Havre) et soutiennent la recherche d'une multimodalité pour répondre à l'objectif de soutenir un développement économique durable et plus respectueux de l'environnement.

Dans ce contexte, l'ex-CCEMS entendait s'inscrire pleinement dans ce projet de développement économique autour de l'axe formé par la Seine, un objectif également poursuivi par l'Agglomération Seine Eure avant la fusion des deux intercommunalités. La volonté de la collectivité est de poursuivre un développement économique soutenu qui fait que ce territoire est un des plus dynamiques de Normandie en termes d'emplois proposés. Tout en travaillant à la qualité de son cadre de vie et au bien vivre de ses habitants, l'Agglomération souhaite poursuivre l'augmentation du nombre d'emplois recensés sur son territoire pour réduire les déplacements quotidiens de ses actifs résidents vers d'autres bassins d'emplois voisins. C'est pourquoi l'ex-CCEMS et désormais l'Agglomération Seine Eure à 60 communes ont fait de l'activité économique l'un des piliers du développement de leur territoire.

2.2 Un projet qui va dans le sens du PLUi valant SCoT et de son PADD

Le projet de création d'une plate-forme multimodale pour le transit de matériaux se révèle être en accord avec la logique portée à travers le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Avec son premier axe, le PADD illustre la volonté intercommunale de « dynamiser l'activité économique » et d'inscrire pleinement le territoire au sein du projet de développement de l'axe Seine. Parmi les orientations développées à travers le PADD, voici celles (en vert ci-après) avec lesquelles le projet de plate-forme multimodale se rattachent :

« Axe 1 : Dynamiser l'activité économique

[...]

Le confortement et le développement de l'activité économique, notamment autour de l'Axe Seine, s'affirme comme l'objectif majeur pour le développement du territoire et son attractivité.

[...]

ADOPTER UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AMBITIEUSE ET QUI MAITRISE LA CONSOMMATION FONCIERE

1. S'affirmer en tant que territoire attractif et tourné vers les entreprises

A) Autour de l'Axe Seine

Développer l'économie locale grâce au positionnement du territoire au sein de l'Axe Seine, en écho avec les grandes politiques d'aménagement du territoire (contrat de plan interrégional Etat-Région, schéma

portuaire de l'Eure ...) : inscrire la stratégie du développement économique intercommunale autour du fleuve. **Orienter l'implantation de nouvelles entreprises en priorité sur le secteur de Gaillon-Aubevoye et des zones situées en bord de Seine** afin de préserver les ressources naturelles et patrimoniales sur l'ensemble du territoire de la CCEMS

[...]

Profiter des infrastructures existantes (gare, ...) pour en développer de nouvelles (ports fluviaux). Renforcer le rôle multimodal (fleuve, fer, route) autour de l'Axe Seine, et étudier la requalification de la RD 316.

[...]

AMELIORER L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE EN STRUCTURANT LES MOBILITES ET FLUX DE DEPLACEMENTS

Faciliter l'accès au fleuve, et tisser des liens fonctionnels entre la Seine, l'autoroute A13, le réseau ferré, les zones d'activités et le centre-ville de Gaillon, du Val d'Hazey et de Saint- Aubin-sur-Gaillon, ... ».

A travers cette analyse il est donc possible d'affirmer que le projet de plate-forme multimodale est compatible avec le PADD du PLUi valant SCoT et revêt ainsi un intérêt général.

C. Mise en compatibilité du PLUi valant SCoT

La déclaration de projet de plate-forme multimodale implique une mise en compatibilité du PLUi valant SCoT de l'ex-CCEMS. Pour cela, il est nécessaire de procéder à des ajustements réglementaires pour le document d'urbanisme, plus particulièrement en ce qui concerne le règlement de la zone Uz et le règlement graphique (zonage) pour ajuster les limites des zones N et Uz à l'endroit du projet de plate-forme. En résumé, la mise en compatibilité du PLUi valant SCoT implique à modifier les documents suivants :

- Modification du zonage applicable sur le site du projet pour réduire la zone N en bord de Seine au profit de la zone Uz ;
- Modification du règlement de la zone urbaine et du volet « Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités » pour la zone Uz ;
- Modification des plans des espaces libres de pleine terre et des hauteurs afin de les mettre en cohérence avec les changements apportés au plan de zonage général.

1. Modification du zonage

1.1 Justifications

Le zonage du PLUi valant SCoT classe en zone naturelle (N) les berges de la Seine et le secteur emprunté par le chemin de halage, en limite nord du secteur concerné par le projet de plate-forme multimodale.

Le projet envisagé prévoit l'installation de trois estacades en bord de Seine et donc en zone N de l'actuelle zonage du PLUi valant SCoT. Même si ces installations n'auront aucune emprise au sol du fait de leur pose sur piliers, ni même ne créeront aucune surface de plancher si bien qu'elles pourront être réalisées sans avoir à obtenir d'autorisation d'urbanisme, elles doivent pour autant respecter les règles d'urbanisme applicables sur le secteur où elles s'implantent comme le prévoient les articles L.421-6 et L.421-8 du code de l'Urbanisme. Or, le règlement de la zone naturelle tel qu'il se présente n'autorise pas les constructions à destination des « autres activités des secteurs secondaires et tertiaires », parmi lesquelles figurent les constructions à usage industriel. Une interdiction qui concerne donc également les travaux qui seraient entrepris pour l'installation des estacades.

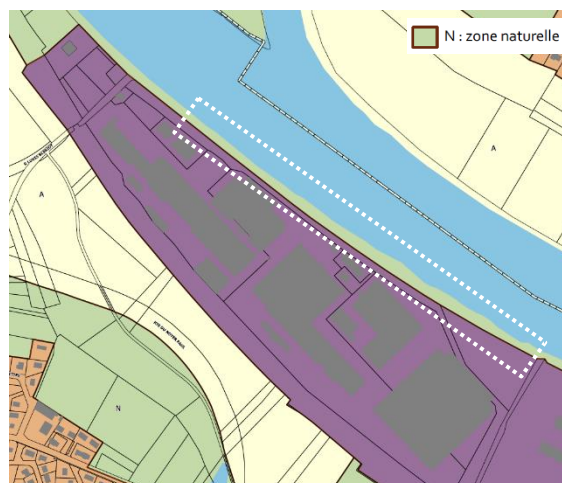
Extrait du règlement de la zone N issu du PLUi valant SCoT approuvé le 19 décembre 2019 :

DESTINATIONS	SOUS-DESTINATIONS	ZONE N		
		Autorisation	Autorisation sous condition	Interdiction
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole		X	
	Exploitation forestière		X	
Habitation	Logement			X
	Hébergement			X
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail			X
	Restauration			X
	Commerce de gros			X
	Activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle			X
	Hébergement hôtelier et touristique			X
	Cinéma			X
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés		X	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés			X
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale			X
	Salles d'art et de spectacles			X
	Equipements sportifs			X
	Autres équipements recevant du public			X
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Industrie			X
	Entrepôt			X
	Bureau			X
	Centre de congrès et d'exposition			X

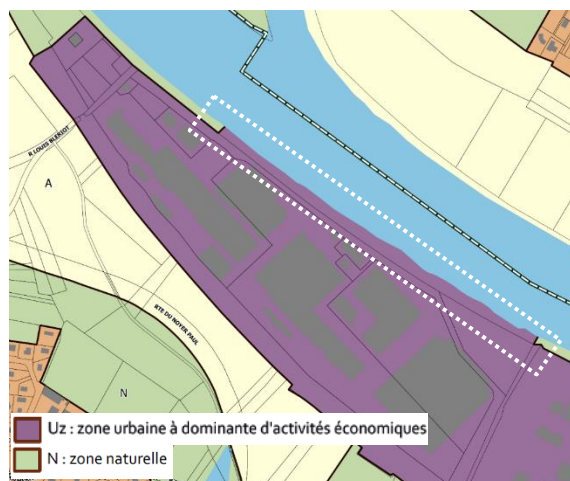
Il n'étant pas question de modifier le règlement de la zone N pour autoriser l'implantation de constructions industrielles qui seraient contraire à l'esprit de protection et de mise en valeur de la zone naturelle recherché par le règlement du PLUi, il convient donc de modifier le plan de zonage pour procéder à une réduction de la zone naturelle et à un classement en zone Uz des berges de la Seine au niveau du secteur de projet.

1.2 Evolution des plans de zonage n°1 et n°2

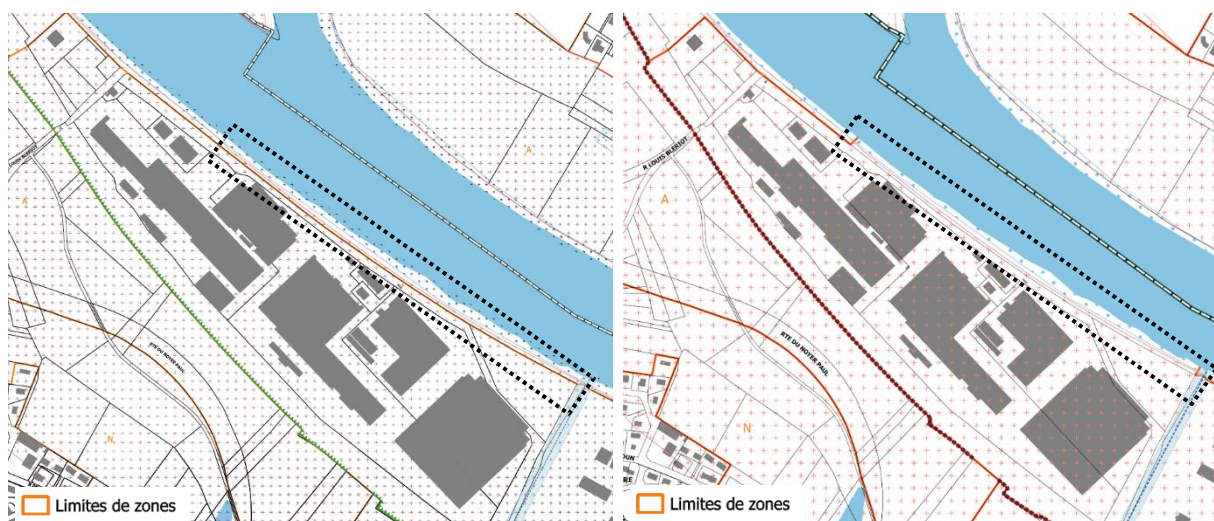
Ci-contre, un extrait du PLUi valant SCoT approuvé le 19 décembre 2019, avec le plan de zonage n°1 sur la commune du Val d'Hazey, au niveau du secteur concerné par le projet de création d'une plate-forme multimodale de transit et de valorisation de matériaux. Les berges de la Seine sont classées en zone N (en vert).



Ci-contre, l'extrait du plan de zonage n°1 après modification. Les berges de la Seine longeant le secteur de projet sont classées en zone Uz.



Le plan de zonage n°2 et les limites de zones Uz et N sont également modifiés (cf. extraits de plans ci-dessous).



A gauche : extrait du plan de zonage n°2 du PLUi approuvé le 19 décembre 2019 – à droite : extrait du plan de zonage modifié

2. Modification du règlement

2.1 Règlement de la zone Uz

L'objectif est de clarifier le règlement de la zone urbaine, au sein de laquelle est prévue le projet de plate-forme multimodale, afin de faciliter l'activité de stockage et de transit de matériaux. A la fin du point « 2. Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités », le règlement du PLUi valant SCoT approuvé en décembre 2019 liste plusieurs modes d'occupation du sol qu'il interdit, y compris donc en zone Uz. Parmi ces éléments figure l'interdiction de procéder à des dépôts de toute nature. Même s'il est ensuite précisé que cette interdiction ne concerne que les dépôts non autorisés, au même titre que les dépôts de véhicules usagés, cette règle peut être source d'interrogation et interroger sur les usages pratiqués en zone Uz dédiée essentiellement à l'activité économique et industrielle. Dans le cadre du projet de création de plate-forme multimodale en zone Uz pour le transit et le stockage de matériaux, cette règle peut poser question. Dans un souci de faciliter le fonctionnement de l'activité économique à partir du moment

où celle-ci respecte les autres règles édictées par le document d'urbanisme, le règlement de la zone urbaine est modifié pour préciser que cette règle ne s'applique pas pour la zone Uz.

Ci-dessous, un extrait du règlement de la zone urbaine et de ses sous-secteurs issus du PLUi valant SCoT approuvé le 19 décembre 2019 :

« 2. *Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités*

a) *Règles générales*

[...]

Sont strictement interdits les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation, le stationnement de caravanes (à l'exception d'une caravane située dans un bâtiment ou sous abri), l'aménagement de terrains de camping, les carrières, les décharges, ainsi que les dépôts de toute nature et de véhicules usagés non autorisés. »

Ci-dessous, le même extrait issu du règlement modifié, avec un rouge l'évolution apportée :

« 2. *Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités*

a) *Règles générales*

[...]

Sont strictement interdits les abris fixes ou mobiles utilisés à des fins d'habitation, le stationnement de caravanes (à l'exception d'une caravane située dans un bâtiment ou sous abri), l'aménagement de terrains de camping, les carrières, les décharges, ainsi que les dépôts de toute nature (à l'exception de la zone Uz) et de véhicules usagés non autorisés. »

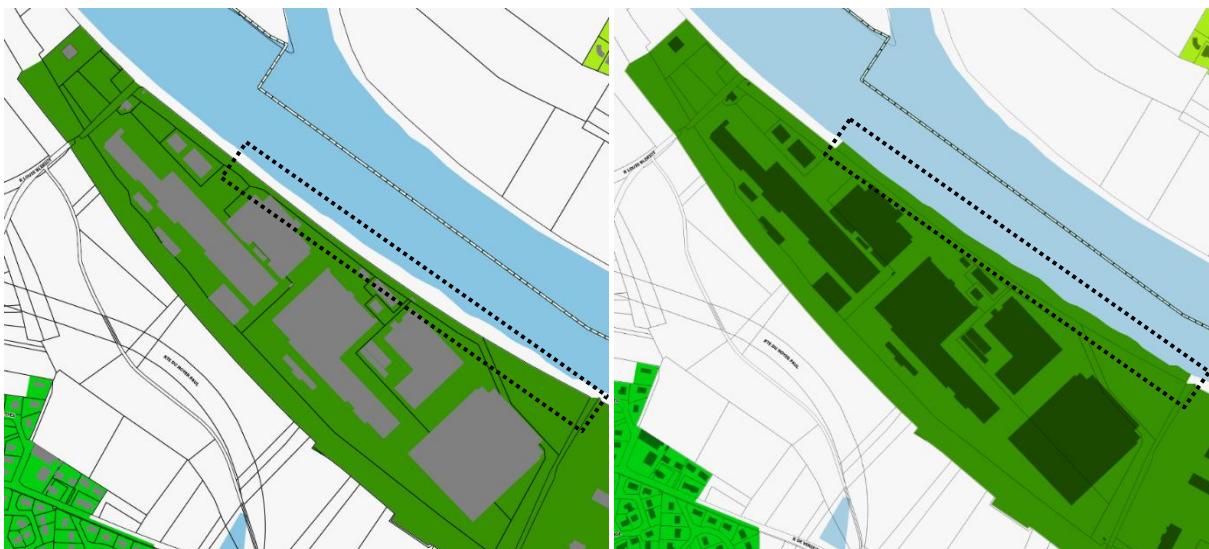
2.2 Evolution du plan des espaces libres de pleine terre

a) *Justifications*

Le plan des espaces libres de pleine terre est modifié pour suivre l'évolution apportée au plan de zonage et tenir compte de la réduction de la zone N au profit de la zone Uz. La règle des espaces libres de pleine terre appliquée doit être la même pour l'ensemble du nouveau périmètre de la zone Uz.

b) *Evolution du plan*

La modification opérée à travers le plan de zonage est reprise par le plan des espaces libres de pleine terre afin d'appliquer la même règle d'un minimum de 20% d'espaces en pleine terre attendue pour chaque unité foncière de la zone Uz.



A gauche : extrait du plan des espaces libres de pleine terre issu du PLUi approuvé le 19 décembre 2019 – à droite : extrait du plan des espaces libres de pleine terre modifié

2.3 Evolution du plan des hauteurs

a) Justifications

Comme pour le plan des espaces libres de pleine terre, le plan des hauteurs est modifié pour suivre l'évolution apportée au plan de zonage et tenir compte de la réduction de la zone N au profit de la zone Uz.

b) Evolution du plan

La zone Uz n'étant pas réglementée à travers le plan des hauteurs, ce dernier fait l'objet de la même modification que celle réalisée à travers le plan de zonage, avec une réduction de la réglementation en termes de hauteurs appliquée pour les espaces classés en zone N.



A gauche : extrait du plan des espaces libres de pleine terre issu du PLUi approuvé le 19 décembre 2019 – à droite : extrait du plan des espaces libres de pleine terre modifié

2.4 Bilan de la modification des documents du PLUi valant SCoT

Les documents modifiés sont les suivants :

- Document 3d. – plan de zonage n°1 : réduction de la zone N au profit de la zone Uz au niveau des berges de Seine longeant le secteur de projet
- Document 3e. – plan de zonage n°2 : réduction de la zone N au profit de la zone Uz au niveau des berges de Seine longeant le secteur de projet
- Document 3a. – Règlement écrit : précision apportée à la règle concernant l'interdiction des dépôts de toute nature non autorisés pour en dispenser l'application en zone Uz
- Document 3b. – Plan des espaces libres de pleine terre : modification de la limite de la zone d'application des 20% minimum d'espaces de pleine terre à préserver pour suivre la nouvelle limite de la zone Uz appliquée à travers le plan de zonage
- Document 3c. – Plan des hauteurs : modification de la limite de la zone non réglementée pour suivre la nouvelle limite de la zone Uz appliquée à travers le plan de zonage

D. Evaluation environnementale et étude des impacts liés au projet

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi valant SCoT, une évaluation environnementale doit être réalisée afin de déterminer des potentiels impacts du projet de plateforme multimodale sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de ces impacts qu'il convient de mettre en place. Les critères amenant à une évaluation environnementale sont établis par l'article R.104-9 du code de l'Urbanisme. Ainsi, « *les plans locaux d'urbanisme, dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

1° De leur élaboration ;

2° De leur révision ;

3° De leur mise en compatibilité, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, lorsque la mise en compatibilité emporte les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31. »

La mise en compatibilité du PLUi valant SCoT appelle alors à une évaluation environnementale en raison de la présence des sites Natura 2000 suivants sur le territoire intercommunal :

- Deux sites Natura 2000 en tant que « Site d'Importance Communautaire » (SIC) et « Zone Spéciale de Conservation » (ZSC) :
 - « *Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon (FR2300126)* »
 - « *Iles et berges de la Seine dans l'Eure (FR2302007)* »
- Un site Natura 2000 en tant que « Zone de Protection Spéciale » (ZPS) : « *Terrasses alluviales de la Seine* » (FR2312003).

Les articles L.104-4 et L.104-5 du code de l'Urbanisme détaillent le contenu d'une évaluation environnementale d'un document d'urbanisme :

- Art. L.104-4 : « *Le rapport de présentation des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 :*
 - 1° Décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement ;*
 - 2° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives ;*
 - 3° Expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu. »*
- Art. L.104-5 : « *Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision*

et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur. »

Pour cette mise en compatibilité du PLUi valant SCoT, l'évaluation environnementale et l'étude des impacts du projet de plateforme multimodale sur l'environnement se fait en deux temps, en commençant par une étude faune-flore-habitats et zones humides portant sur l'intégralité du périmètre concerné par le projet, puis par une étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000 précédemment évoqués.

En raison de leur volume, ces deux parties de l'évaluation environnementale sont présentées en détails à travers les deux documents joints à cette notice de présentation. Sont uniquement évoquées ci-dessous les principales conclusions de ces travaux.

1. Bilan de l'étude faune-flore-habitats et zones humides

Les impacts sont jugés comme étant faibles sur la plupart des milieux naturels occupant le site de projet et ses abords, tels que les ZNIEFF, les zones concernées par des protections réglementaires nationales, régionales et départementales, ou encore les parcs naturels.

En revanche, les impacts seront forts sur la Trame Bleue en raison de l'installation des estacades sur les berges de la Seine qui font office de réservoir pour la faune et la flore aquatique. L'impact est fort mais reste malgré tout localisé uniquement au niveau des secteurs prévus pour l'installation des trois estacades.

Concernant l'avifaune, l'impact du projet est jugé comme étant fort pour l'Œdicnème criard et modéré pour le Martin-pêcheur d'Europe et le Vanneau huppé. L'impact est par ailleurs jugé comme étant faible pour l'avifaune protégée mais non menacée, ainsi que pour le reste de l'avifaune (non protégée).

L'étude réalisée étaye un certain nombre de mesures visant à réduire l'impact du projet sur une partie des habitats naturels et des espèces relevées. Mais le projet de construction de trois estacades représente des impacts résiduels sur le milieu naturel et face auxquels il est nécessaire de mettre en place des mesures compensatoires. Pour cela, le projet prévoit notamment de supprimer certains aménagements présents dans des zones naturelles du site. C'est le cas de rampes en béton installées sur les berges de la Seine et qui seront supprimées pour rendre le caractère naturel à ces lieux et augmenter la surface végétalisée sur le site.

Après avoir analysé les impacts du projet de plateforme multimodale sur le milieu naturel présent sur site et appliqué la doctrine « éviter – réduire – compenser » afin de protéger ce milieu naturel, il s'avère que l'obtention d'une dérogation pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées n'est pas jugée nécessaire.

2. Bilan de l'évaluation des incidences sur les zones Natura 2000

Concernant la flore d'intérêt communautaire, l'impact direct ou indirect du projet est jugé comme étant nul. Pour ce qui est de la faune d'intérêt communautaire, l'impact est nul pour les insectes, modéré à fort pour l'Œdicnème criard et le Martin-pêcheur d'Europe, nul pour les autres espèces avifaunistiques d'intérêt communautaire. C'est pourquoi, l'étude prévoit plusieurs mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la faune d'intérêt communautaire concernée par un

impact fort et citée précédemment. En l'absence d'impact résiduel, il n'est en revanche pas jugé nécessaire de mettre en place de mesure compensatoire.

L'étude conclue à l'absence d'atteinte du projet de plateforme multimodale sur l'état de conservation des espèces et des habitats d'intérêt communautaire désignant les sites Natura 2000 concernés par cette étude.

L'étude permet par ailleurs d'affirmer que le projet envisagé n'aura pas pour effet de créer des ruptures de corridors écologiques, ni de modifier le comportement hydrique ou encore d'entraîner de pollutions (aussi bien régulières qu'accidentelles) qui pourraient remettre en cause l'état de conservation des sites Natura 2000. La gestion des habitats de ces sites ne devrait également pas connaître de modifications qui seraient consécutives à la mise en œuvre du projet de plateforme.

