# Déclaration de projet entrainant mise en compatibilité du PLU

## Château l'Abbaye
## Mortagne-du-Nord

*Installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux issus des dragages*

URBANISME • PAYSAGE • ENVIRONNEMENT

CS 60 200 Flers-en-Escrebieux
59503 DOUAI Cedex
Tél. 03 62 07 80 00 - Fax. 03 62 07 80 01

# Sommaire


I. Introduction ..... 3
II. Cadre législatif ..... 4
III. Présentation du projet et de son intérêt général ..... 7
1. Le porteur de projet ..... 7
2. Description du projet ..... 7
a. Localisation du site ..... 8
b. L'aménagement du casier de transit ..... 10
c. L'aménagement du casier de stockage ..... 14
d. Principes d'exploitation du site de transit et de la zone de stockage ..... 17
IV. La prise en compte de l'environnement et de l'étude d'impact ..... 19
1. Le projet et les enjeux environnementaux locaux ..... 20
a. Les espaces naturels ..... 20
b. La Charte du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut ..... 24
c. Le Scot du Valenciennois – la trame verte et bleue ..... 30
d. Les zones humides et zones à dominante humide ..... 32
2. Les risques ..... 34
a. Le risque inondation ..... 34
b. Le risque de remontée de nappes ..... 38
c. Le risque de mouvement de terrains par retrait-gonflement des argiles ..... 39
3. Les sites et sols pollués ..... 40
4. Les impacts sur l'activité agricole ..... 47
V. Justification du caractère d'intérêt général : un projet pour une croissance économique et le développement durable des territoires ..... 49
VI. Conclusion ..... 53

# I. Introduction

Dans un souci de valorisation des sédiments et dans le cadre de sa stratégie de gestion territoriale (Alluvio), Voies Navigables de France souhaite créer une installation de stockage et de transit de sédiments non dangereux.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans un contexte global de gestion à terre des sédiments issus des opérations de dragages d'entretien de Voies Navigables de France sur son réseau fluvial, en particulier les sédiments du canal du Nord, du canal de la Sensée, de l'Escaut à grand gabarit, du canal de l'Escaut à petit gabarit et du canal de Saint-Quentin.

Voies Navigables de France disposent de terrains de dépôt destinés à accueillir les sédiments issus des dragages réalisés sur le domaine public fluvial Nord-Pas-de-Calais. Cependant, dans le secteur de l'Escaut canalisé grand gabarit, les terrains de dépôt pouvant recevoir des matériaux de curage doivent être réaménagés. De plus, dans un souci de valorisation des sédiments, Voies Navigables de France souhaite que l'aménagement de ces terrains de dépôt incorpore, en plus d'une installation de stockage de sédiments non dangereux, une installation de transit de sédiments non dangereux.

Sur la base d'une analyse multicritères, Voies Navigables de France a choisi des parcelles du Domaine Public Fluvial (DPF) sur les communes de Mortagne-du-Nord et de Château l'Abbaye pour y accueillir une installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux.

Le fonctionnement du site est le suivant :

- La première phase consiste au dépotage dans le casier de transit des sédiments arrivés par voie d'eau à l'aide, par exemple, d'une pelle mécanique avec camions de transport ou par refoulement hydraulique sans ajout d'eau.
- La seconde phase correspond à l'assèchement des sédiments pendant une durée limitée. Afin d'accélérer cette phase, les sédiments seront retournés régulièrement.
- La dernière phase consiste à évacuer les sédiments, rotation tous les 6 mois (2 cycles de séchage par an) et les valoriser en les utilisant dans des projets d'aménagement.

Si des sédiments ne peuvent être réutilisés dans l'immédiat dans des projets d'aménagements, ils pourront être stockés dans le casier de stockage afin de les valoriser ultérieurement dans un objectif de répondre à des besoins spécifiques (par exemple : massification de volumes avant valorisation).

## II. Cadre législatif

Selon l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme, lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement présente un caractère d'intérêt général et nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme (PLU) celui-ci peut faire l'objet d'une **déclaration de projet d'intérêt général**.

La **déclaration de projet d'intérêt général** permet de mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet et non l'inverse. Cependant, cela nécessite de démontrer le caractère d'intérêt général du projet.

La procédure de mise en compatibilité du PLU à travers une déclaration de projet était initialement conduit par le code de l'Urbanisme. Cette possibilité a été étendue en 2002 à la déclaration de projet prise en application du code de l'environnement. La déclaration de projet du code de l'environnement constitue une obligation renforcée de motivation pesant sur les maîtres d'ouvrage public, avant toute autorisation de travaux publics soumis à enquête publique. Elle répond ainsi à un souci de démocratie et de transparence : les décideurs publics prennent leurs responsabilités publiquement et formellement, par des décisions clairement identifiées, sur les projets dont ils sont les auteurs.

Selon l'article **L.126-1 du code de l'environnement** : *Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III « Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement », l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.*

**C'est-à-dire que la déclaration de projet prise sur le fondement du code de l'environnement permet in fine au responsable d'un projet, susceptible d'affecter l'environnement de manière notable, d'en affirmer solennellement l'intérêt général.**

Dans ce cas, l'article **L.126-1** poursuit : *La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas*

*échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.*

**Il est nécessaire d'établir un bilan coût/avantage pour justifier l'intérêt général du projet. La jurisprudence soumet logiquement ce bilan au même contrôle de proportionnalité qu'en matière de déclaration d'utilité publique (CE, 23 oct. 2013, DROIT ADMINISTRATIF - REVUE MENSUELLE LEXISNEXIS JURISCLASSEUR - JUILLET 2015 34 Fiche pratique n° 350077, Cne Crolles. – CAA Bordeaux, 10 juin 2010, n° 09BX00943 : JurisData n° 2010-009019).**

- **Procédure**

La déclaration de projet du code de l'environnement, concernant un projet de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics est prise par la personne publique maître d'ouvrage. Selon **l'article R.153-16 du code de l'Urbanisme**, la procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivités responsable du projet ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités, par le président de l'organe délibérant de cette collectivité ou de ce groupement, ou lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration.

Cette **déclaration est publiée au Recueil des actes administratifs** de l'Etat dans le département intéressé. Elle doit également être affichée dans chacune des communes concernées par le projet. Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le projet peut consulter le document comportant le texte de la déclaration de projet.

Une fois le dossier monté, une **réunion d'examen conjoint** doit avoir lieu. L'objectif est de présenter le dossier aux personnes publiques associées et présenter les dispositions proposées pour assurer la mise en comptabilité du PLU avec la déclaration de projet. A l'issue de cette réunion, un procès-verbal devra être établi.

Une **enquête publique** sera alors réalisée. Elle devra être organisée par le préfet (selon les dispositions du code de l'Environnement. **L'enquête publique portera à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la modification nécessaire des documents d'urbanisme.**

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de

l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise.

- **Composition du dossier de déclaration de projet**

Le dossier comporte **les motifs et considérations justifiant l'intérêt général du projet** (objet de la présente notice), **le dossier de mise en compatibilité ainsi que les pièces du document d'urbanisme modifié**.

Le dossier inclut également une évaluation environnementale dans le cas où le projet est susceptible d'affecter l'environnement. En l'espèce, l'évaluation environnementale est obligatoire car des sites Natura 2000 sont recensés sur les territoires des deux communes. L'autorité environnementale devra alors être saisie pour avis.

**En l'espèce, une évaluation environnementale commune avec celle de l'étude d'impact a été réalisée, dès lors l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20 du code de l'environnement (se référer à l'article R.122-27 du code de l'Environnement).**

# III. Présentation du projet et de son intérêt général

## 1. *Le porteur de projet*

Les voies navigables ont façonné les territoires de notre pays au fil des siècles. Elles constituent un patrimoine précieux par leur contribution au développement économique et leur rôle dans la préservation des espaces naturels. La voie d'eau favorise la circulation des biens et des personnes sur un réseau respectueux de l'environnement. Véritable infrastructure de transport, les voies navigables sont une alternative au réseau routier. Voies Navigables de France agit au quotidien pour préserver ce patrimoine et assurer son développement au service de la compétitivité du transport et de la logistique. L'établissement protège et entretient des voies et ouvrages parfois uniques au monde qui sont des composantes de l'attractivité touristique de nos régions. Il agit en établissement responsable pour garantir le meilleur service à ses usagers et à ses partenaires.

Voies Navigable de France a donc une obligation d'entretien du chenal navigable afin de garantir le tirant d'eau des bateaux mais également pour assurer le libre écoulement des eaux et préserver les écosystèmes aquatiques. En effet, le dragage est nécessaire pour maintenir les objectifs suivants :

- Assurer le niveau de service des itinéraires conformément aux textes de référence, et notamment le maintien du rectangle de navigation y compris son mouillage garanti ;
- Garantir les conditions de sécurité le long de ces itinéraires ;
- Répondre aux attentes des usagers de la voies d'eau ;
- Maintenir une bonne gestion hydraulique ;
- Développer le transport fluvial.

## 2. *Description du projet*

Voies Navigables de France a choisi un de ces terrains pour accueillir cette installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux tout en laissant la gestion à un prestataire extérieur. Le site a été choisi suivant une analyse multi-critères portant notamment sur : la maîtrise foncière, le contexte hydrogéologique, la superficie intéressante permettant la rentabilité du site, la protection patrimoniale, l'évitement et la réduction des impacts sur l'environnement.

La partie transit de la future plateforme a pour objectif d'assécher les matériaux inertes ou non inertes non dangereux issus du dragage, puis de les utiliser notamment pour des projets d'aménagement paysager répondant à un besoin, en les substituants aux matériaux d'apport

nécessaires. Cette démarche permet de valoriser les matériaux excédentaires, plutôt que de les stocker sur des terrains de dépôts.

Le casier de stockage est aussi réalisé dans l'objectif de valoriser des sédiments (prise en charge en filière de valorisation avec massification des volumes.

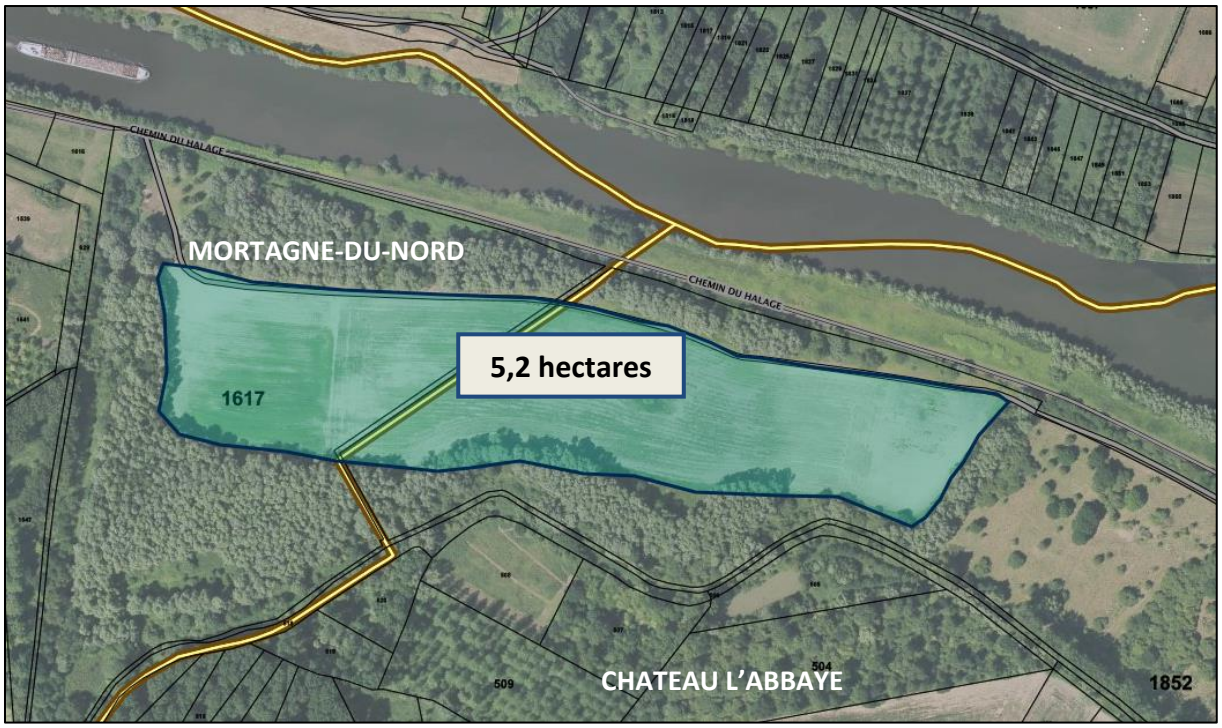
### a. *Localisation du site*

Le terrain de dépôt devant accueillir les sédiments issus des dragages d'entretien est situé sur les communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du-Nord dans le département du Nord. Il est localisé à environ 6 km au Nord-Est de Saint-Amand-les-Eaux, à environ 15,5 km au Nord-Ouest de Valenciennes et à environ 35 km au Sud de Lille. Il se trouve sur la rive gauche de l'Escaut canalisé à grand gabarit.

Les parcelles concernées par le projet sont reprises dans les tableaux ci-après.

| **CHATEAU L'ABBAYE** | | |
|---|---|---|
| Numéro de parcelle | Surface en m² | Propriétaire |
| U 1852 | 162 5958 | Domaine Public Fluvial (VNF) |
| **MORTAGNE-DU-NORD** | | |
| U 1617 | 74 600 | Domaine Public Fluvial (VNF) |

La carte suivante localise l'emprise du projet.




Le projet est localisé au lieu-dit La grande prairie, sur les communes de Mortagne-du-Nord et Château l'Abbaye. Il représente environ 5,2 hectares (environ 1,9 Ha sur Mortagne et 3,3 Ha sur Château). Le site est distant d'environ 1,2 km du centre du village de Château l'Abbaye et de 1 km du centre de la commune de Mortagne-du Nord.

L'environnement immédiat du site est principalement constitué :

- Au Nord par l'Escaut, des buttes boisées, le Fort de Flines, des boisements et la commune de Flines-lès-Mortagne ;
- A l'Ouest par une prairie, des boisements, la Scarpe Canalisée et la commune de Mortagne-du-Nord ;
- Au Sud par le courant des Balles, des pairies et champs et la commune de Château l'Abbaye ;
- A l'Est par des prairies et champs cultivé, l'Escaut, des hameaux et la frontière belge.

L'accès au site s'effectuera principalement par voie fluviale via l'Escaut, toutefois un accès secondaire est possible à partir de la RD 102A puis par un chemin de service sur le Domaine Public Fluvial géré par VNF qui se situe entre le terrain et le canal et longe la totalité du site.

*Nota : la vue aérienne ci-dessus permet d'identifier le périmètre dans lequel les installations vont s'implanter. Même si ce périmètre semble reprendre des arbres, il ne s'agit en réalité que des ombres reportées sur le sol et des feuillages plus étendus que le tronc de l'arbre. Aucun arbre n'est implanté dans ce périmètre, puisqu'il s'agit d'un terrain agricole cultivé.*

### b. L'aménagement du casier de transit

**Travaux préparatoires**

Préalablement au démarrage des travaux, une phase de dégagement d'emprise sera nécessaire afin de procéder au défrichement éventuel du terrain dans la mesure ou les travaux ne démarreront pas avant 1 ou 2 ans minimum.

L'ensemble de la parcelle à aménager sera ensuite décapée sur une profondeur moyenne de 30cm correspondant à la profondeur de la terre végétale.

Celle-ci sera mise en stock provisoirement sur une partie de la parcelle et servira ultérieurement à couvrir les futurs espaces verts ou aménagements végétalisés tels que les noues périphériques ou les talus extérieurs des digues.

**Terrassement du fond de casier et constitution des digues du casier de transit**

La plateforme de transit sera constituée d'un seul casier de stockage. Le terrain naturel se situe à la cote moyenne de 17 m NGF et constituera la cote de fond de casier. Le profil du fond de la plateforme de transit respectera la déclivité naturelle du terrain, ceci dans le but de conserver un écoulement gravitaire au point bas des eaux de ruissellement et des lixiviats. Dans le fond de casier, a l'axe de la plateforme, une tranchée drainante sera créée depuis le point haut (18.40 m NGF) vers le point bas (16.70 m NGF).

Le casier sera ceinture par une digue périphérique constituée à partir des déblais de terrassements du fond de casier de la plateforme de transit et du casier de stockage. En effet, après décapage de la terre végétale, les remblais de digues seront élevés à partir de l'arase de terrassement constituée soit par les remblais sableux n°1, soit par les alluvions limono-argileuses vasardes n°2a issus du terrain en place.

Le volume de déblais de terrassement du fond de casier de transit est évalué à environ 3 000 m3. Les caractéristiques géométriques générales de la digue seront les suivantes :

- Pente des talus extérieurs et intérieurs à 3/2 ;
- Cote moyenne du haut de digue de 20.70 m NGF ;
- Largeur moyenne du pied de digue : 14 m ;
- Largeur de crête de digue : 5 mètres.

Sous le corps de la digue, il est prévu la pose d'un géocomposite de drainage pour assurer une fonction de drainage des eaux ascendantes issues du tassement lors du (pré)chargement en remblais.

**Création d'un dispositif d'étanchéité en fond du casier de transit**

Une barrière d'étanchéité sera installée sur le fond de casier de la plateforme de transit.

Celle-ci sera constituée de bas en haut :

*sur le fond :*

- d'un géotextile antipoinçonnement classe 6 ;
- d'une géomembrane PEHD manufacturée étanche (perméabilité maximum de 10-14 m/s)
- posée sur le fond ;
- d'un géocomposite de drainage comprenant une nappe drainante non tissée aiguilletée polypropylène, des mini-drains polypropylène régulièrement perfores selon 2 axes alternes a 90°, de diamètre 25 mm par mètre de largeur de produit, et d'une nappe filtrante non tissée aiguilletée polypropylène traitée anti colmatage biologique ;
- d'un grillage avertisseur de couleur (situe entre deux couches de sable de 30 cm sur le fond et 20 cm sur le dessus) permettant de protéger l'étanchéité lors de la manipulation des engins en fond de casier ;
- d'une couche de 50 cm de sable drainant.

*sur les flancs :*

- d'une géomembrane PEHD manufacturée étanche (perméabilité maximum de 10-14 m/s)
- d'un géotextile antipoinçonnant.

Sur les flancs, le geotextile et la geomembrane seront ancres en haut de digue.

D'autre part, au niveau du point de dépotage, le fond de casier sera renforcé par une dalle béton au-dessus de la couche de matériau drainant afin de protéger l'étanchéité du fond de casier.

S'agissant d'une installation de transit, il est en effet possible de s'affranchir de la mise en place d'une barrière passive dans la mesure où il n'y a pas de stockage permanent des sédiments (notion de réversibilité), ce qui permet de réaliser un contrôle pour garantir l'intégrité de la barrière active en place (notion de durabilité assure par le contrôle de l'étanchéité).

L'intégrité et la durabilité de la barrière active pourront être garanties :

- grâce à la mise en place d'une épaisseur de 50 cm de sable et d'un grillage avertisseur de couleur (situe entre deux couches de sable de 30 cm sur le fond et 20 cm sur le dessus) permettant de protéger l'étanchéité lors de la manipulation des engins en fond de casier ;
- grâce à la mise en place de procédures de contrôles :
    - procédure de contrôle de l'épaisseur de sable en place sur le fond de casier qui se traduira notamment par la réalisation d'un levé de topo de la totalité du fond de casier 1 fois/an afin de vérifier la présence minimum de 30 cm de sable au-dessus de la barrière active.
    - Une procédure de contrôle de l'intégrité de l'étanchéité qui se traduira par la réalisation de contrôles électriques non destructifs sur tout ou partie de la surface du casier (la procédure de contrôle interne spécifiera la surface et fréquence de contrôle et devra être soumise à la validation de l'inspecteur des installations classées).

**Dispositif de récupération des lixiviats du casier de transit**

Le casier sera équipe d'un dispositif de collecte des eaux de lixiviats issues de la déshydratation des sédiments.

L'évacuation des eaux de surface se fera par une éclusette qui sera positionnée en point bas du casier, à la cote de 16.70 m NGF. La régularisation du niveau d'eau surnageante sera gérée par l'ajout ou le retrait de planches en aluminium glissées dans des cornières fixées au béton, constituant ainsi une chambre de visite. Afin d'en effectuer l'entretien, cette chambre sera accessible via une passerelle depuis la crête de la digue permettant d'accéder a une ouverture de diamètre 800mm. Des échelons seront prévus de manière à permettre l'accès en fond d'ouvrage. Le raccordement de la chambre de visite au bassin de stockage des lixiviats sera assure par un collecteur DN 315 mm, indépendant du réseau de drainage place en fond de casier, et traversant la digue dans sa partie basse. L'écoulement se fait de manière gravitaire (pente 1%).

Le dimensionnement précis de l'ouvrage sera vérifié par l'entreprise en charge des travaux en phase d'études d'exécution.

Les eaux de lixiviats seront récupérées par le dispositif de drainage en fond de casier. Le réseau de mini-drains du géocomposite de drainage sera raccorde au drain principal situe dans la tranchée

drainante en fond de casier soit par simple recouvrement et connexion hydraulique soit par un système de raccordement adapté.
La tranchée drainante en fond de casier de dimension 60x60 est constituée :

- d'un géotextile antipoinçonnant ;
- d'une couche de grave drainante 20/40 mm ;
- d'un drain collecteur DN 200 mm

Le drain collecteur sera lui-même raccorde au bas de l'éclusette pour permettre l'évacuation gravitaire des eaux vers le bassin de stockage des lixiviats qui sera commun avec la zone de stockage.

**Constitution d'une voie de circulation en tête de digue du casier de transit**

Une voie de circulation sera créée en tête de digue. La largeur de la bande de roulement et du revêtement final sera de 4 mètres mais la plateforme aura une largeur totale de 5 mètres, nécessaire à la stabilité des talus et de la voierie pour permettre la circulation des engins. La création de cette voie nécessitera un terrassement sur environ 1 mètre de hauteur pour mettre en place la structure de la chaussée.

La structure de la voirie comprendra de bas en haut :

- un géotextile antipoinçonnement ;
- la mise en place d'une grave non traitée 0/120 sur 0.40 m d'épaisseur ;
- la mise en place d'une grave bitume d'épaisseur 0.09 m.

Une légère pente (environ 0.3%) permettra de récupérer les eaux de ruissellement de la voirie dans un caniveau bordure type CC1 longeant la chaussée et raccorde au séparateur hydrocarbure avant rejet dans le bassin de tamponnement des eaux pluviales afin d'intégrer les contraintes environnementales.

**Création d'une aire de dépotage et rampe d'accès au casier de transit**

Une zone de déchargement des sédiments appelée aire de dépotage sera aménagée sur la plateforme de transit. Celle-ci sera constituée :

- d'une plateforme ≪ haute ≫ en béton réalisée en tête de digue permettant aux engins de manœuvrer lors du déchargement des matériaux. Une bordure d'arrêt sera également positionnée en haut de talus pour bloquer les camions et permettre le déversement des sédiments par renversement de la benne ;
- d'un renforcement de la digue sur cette zone par bétonnage des talus ;

- d'une plateforme « basse » en béton en fond de casier sur une largeur de 4 mètres environ afin de protéger l'étanchéité sur cette zone de dépotage. Cette plateforme sera fondée sur un limon traite comme pour l'assise de chaussée.

Une rampe d'accès au fond de casier permettra l'accès aux engins de chargement (chargeuse, pelleteuse). Celle-ci aura une pente d'environ 8 % maximum et sera réalisée en matériaux de remblais (comme pour la constitution des digues) issus des terrassements et surmontée d'une piste en cailloux 20/40 sur 0.5 d'épaisseur.

### c. L'aménagement du casier de stockage

**Travaux préparatoires**

Comme pour la plateforme de transit, préalablement au démarrage des travaux, une phase de dégagement d'emprise sera nécessaire afin de procéder au défrichement éventuel du terrain dans la mesure ou les travaux ne démarreront pas avant 1 ou 2 ans minimum.

L'ensemble de la parcelle à aménager sera ensuite décapée sur une profondeur moyenne de 30cm correspondant à la profondeur de la terre végétale.

Celle-ci sera mise en stock provisoirement sur une partie de la parcelle et servira ultérieurement à couvrir les futures espace verts ou aménagements végétalisés tels que les noues périphériques ou les talus extérieurs des digues.

**Terrassement du fond de casier et constitution des digues du casier de stockage**

La zone de stockage sera constituée d'un seul casier de stockage. Le terrain naturel actuel se situe à la côte moyenne de 18 m NGF et la cote moyenne de fond de casier est prévue à 15.60 m NGF avec une pente d'environ 0.3 % pour conserver un écoulement gravitaire au point bas des eaux de ruissellement et des lixiviats. La hauteur moyenne des terrassements est de 2.00 m soit un volume de déblais évalue à 51 100 $m_3$.

Dans le fond de casier, une tranchée drainante sera créée depuis le point bas vers le point haut.

Les digues de la zone de stockage seront constituées à partir des déblais de terrassements des fonds de casier depuis le TN existant à 18.00 m NGF jusqu'a la cote moyenne de 20.80 m NGF. En effet, après décapage de la terre végétale, les remblais de digues seront élevés à partir de l'arase de terrassement constituée soit par les remblais sableux n°1, soit par les alluvions limono-argileuses vasardes n°2a issus du terrain en place.

Les caractéristiques géometriques générales initialement prévues (avant études géotechniques G2 PRO GINGER) pour les digues du casier de stockage étaient les suivantes :

- Pente des talus extérieurs et intérieurs à 3/2.
- Cote moyenne de haut de digue à 20.80 m NGF.
- Largeur moyenne du pied de digue : 18 m.
- Largeur en crête de digue : 5 mètres maximum.

Sous le corps de la digue, il est prévu la pose d'un géocomposite de drainage pour assurer une fonction de drainage des eaux ascendantes issues du tassement lors du (pré)chargement en remblais.

**Création des barrières d'étanchéité du casier de stockage**

Conformément a l'arrêté du 15 février 2016 relatif aux installations de stockage de déchets de sédiments, la zone de stockage comprend une barrière géologique dite « barrière de sécurité passive » et sur le fond et les flancs du casier, un dispositif assurant l'étanchéité du casier et contribuant au drainage et à la collecte des lixiviats appelé « barrière de sécurité active ».

**Dispositif de récupération des lixiviats du casier de stockage**

Comme pour la plateforme de transit, le casier sera équipé d'un dispositif de collecte des eaux de lixiviats.

L'évacuation des eaux de surface se fera par une éclusette qui sera positionnée en point bas du casier. La régularisation du niveau d'eau surnageante sera gérée par l'ajout ou le retrait de planches en aluminium glissées dans des cornières fixées au béton, constituant ainsi une chambre de visite. Afin d'en effectuer l'entretien, cette chambre sera accessible via une passerelle depuis la crête de la digue permettant d'accéder a une ouverture de diamètre 800 mm. Des échelons seront prévus de manière à permettre l'accès en fond d'ouvrage. Le raccordement de la chambre de visite au bassin de lixiviats sera assure par un collecteur DN 315 mm, indépendant du réseau de drainage place en fond de casier, et traversant la digue dans sa partie basse. L'écoulement se fait de manière gravitaire.

Les eaux de lixiviats seront récupérées via un drain principal situe dans une tranchée drainante en fond de casier. Cette tranchée drainante en fond de casier de dimension 60x60 est constituée :

- d'un géotextile antipoinçonnant ;
- d'une couche de grave drainante 20/40 mm ;
- d'un drain collecteur DN 200 mm

Le drain collecteur sera lui-même raccorde au bas de l'éclusette pour permettre l'évacuation gravitaire des eaux vers le bassin de lixiviat qui sera commun avec la plateforme de transit.

Le dimensionnement précis des ouvrages sera vérifié par l'entreprise en charge des travaux en phase d'études d'exécution.

A noter toutefois, que les eaux de lixiviats devraient être négligeables dans la mesure où les sédiments stockés dans le casier seront principalement des sédiments déshydratés issus de la plateforme de transit. Il s'agira plutôt d'eaux pluviales percolant à travers les sédiments.

**Création d'une rampe d'accès au fond du casier de stockage**

Les sédiments, issus du casier de stockage et qui pourront stockes dans le casier de stockage, n'ont pas pour vocation à rester indéfiniment dans ce casier. Des lors que des filières de valorisation seront identifiés, les sédiments seront repris et évacués. Ainsi pour permettre la reprise des sédiments dans le casier de stockage, une rampe d'accès sera aménagée (comme pour le casier de transit) pour permettre aux engins de chargement. L'aménagement sera identique à celle de la plateforme de transit : pente d'environ 8 % maximum et réalisée en matériaux de remblais (comme pour la constitution des digues) issus des terrassements et surmontée d'une piste en cailloux 20/40 sur 0.5 d'épaisseur.

### d. *Principes d'exploitation du site de transit et de la zone de stockage*

**Réception des sédiments**

Les sédiments ne sont admis sur les installations qu'après avoir fait l'objet d'un certificat d'acceptation préalable délivré par l'exploitant sur la base des résultats de la caractérisation définie ci-après :

- Source et origine des sédiments.
- Composition des sédiments et comportement à la lixiviation conformément aux essais précisés dans l'annexe IV de l'arrêté du 15 février 2016.
- Dangerosité ou non des sédiments.

Conformément à l'arrêté du 15 février 2016, un registre des admissions est tenu à jour par l'exploitant et mis à la disposition de l'inspection des installations classées. Celui-ci reprend notamment les volumes de sédiments réceptionnés sur les sites. Les volumes sont mesurés soit par pesée au niveau du pont bascule soit par jaugeage au niveau de la barge pour les réceptions par voie d'eau.

**Fonctionnement de la plateforme de transit**

- **Phase de Dépotage des sédiments**

Les sédiments arriveront exclusivement par voie d'eau. Le pont bascule ne servant que pour la sortie des sédiments du site. Une fois le bateau à quai, le futur exploitant assurera leur déchargement selon le mode d'exploitation qu'il aura choisi :

- soit à la pelle hydraulique avec chargement dans des tracto-bennes ou éventuellement par bande transporteuse alimentant directement le casier ;
- soit par refoulement type « pompe à béton » sans ajout d'eau (le refoulement hydraulique étant proscrit) ;
- soit par bande transporteuse éventuellement.

En cas de chargement dans des tracto-bennes, ceux-ci achemineront les sédiments vers le casier en empruntant le chemin de halage aménagé, la rampe d'accès et la voirie sur digues prévue à cet effet.

- **Phase de ressuyage des sédiments**

Les sédiments seront stockes dans le casier durant une durée limitée suivant le temps de séchage optimum. Afin d'accélérer le processus de déshydratation, les sédiments subiront plusieurs phases de retournement. Ces phases consisteront à créer des mouvements de sédiments en place en réalisant des merlons linéaires et parallèles, dans le sens de la pente, à l'aide d'engins type pelle hydraulique à chenille (pour ne pas détériorer l'étanchéité du fond de casier). Cela favorisera ainsi le drainage, l'évacuation et donc le séchage des sédiments en place.

On estime une rotation tous les 6 mois des sédiments dans le casier. A noter qu'il n'a pas été envisagé d'autres techniques de déshydratation dans le cadre du projet notamment par manque de place sur l'emprise du projet et par retours d'expériences de plateformes belges.

- **Phase de valorisation/évacuation des sédiments**

Après la période de ressuyage, les sédiments seront repris directement dans le casier de la plateforme de transit par un engin de type chargeuse ou pelleteuse pour être évacués soit vers la zone de stockage située a cote de la plateforme de transit en tracto-benne, soit charges dans des tracto-bennes afin d'être évacués par barge vers les différentes filières de valorisation (le transport par route n'étant pas privilégié). Au préalable, ils seront quantifiés par le biais d'un pont bascule situé à la sortie du site.

**<u>Fonctionnement de la zone de stockage</u>**

Les sédiments qui arriveront dans la zone de stockage proviendront obligatoirement de la plateforme de transit située à proximité. Ils seront déchargés au point de dépotage aménagé à cet effet par tracto-benne. Le casier de stockage n'accueillera que des sédiments secs issus du casier de transit.
Ceux-ci seront stockés dans le casier soit temporairement en attente d'une filière de valorisation, soit définitivement. En cas de reprise pour évacuation vers une filière de valorisation, la pelle mécanique pourra accéder aux matériaux en retravaillant directement les produits en place de manière à réaliser une piste d'accès au sein même du casier, et ainsi recharger les matériaux dans un camion benne avant évacuation par la voie d'eau.

# IV. La prise en compte de l'environnement et de l'étude d'impact

Une étude d'impact a été conduite dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale unique (DDAEU).

L'étude d'impact réalisée traite entre autres de ces domaines :

- contexte climatologique ;
- milieux physique ;
- milieux naturel ;
- milieu humain ;
- air ambiant ;
- niveaux sonores et vibrations ;
- description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et les mesures d'atténuation, de réduction ou de compensation ;
- évaluation des risques ;
- présentation des scénarii étudiés dans le cadre du projet ;
- scénario et paramètres retenus.

La présente notice va ici reprendre les éléments environnementaux qu'il est nécessaire d'analyser dans le cadre de l'évolution d'un document d'urbanisme par rapport du futur projet.

## 1. Le projet et les enjeux environnementaux locaux

### a. Les espaces naturels

#### i. Sites NATURA 2000

Les deux communes disposent au moins d'un site NATURA 2000 sur leur territoire. Cependant, l'emprise du projet n'est pas directement impactée par un site NATURA 2000.

« *Le réseau NATURA 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne en assurant le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvages d'intérêt communautaire et il est composé de sites naturels désignés spécialement par chacun des 27 pays de l'Union en application de deux directives européennes : la directive 79/409/CEE du 2 avril 1979 concernant la conservation des Oiseaux sauvages et la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des Habitats naturels ainsi que la Faune et la Flore sauvages* ». Source : droitnnature

Château l'Abbaye accueille sur son territoire :

- Deux sites issus de la Directive Habitats : Pelouses métallicoles de Mortagne-du-Nord / Forêts de Raismes Saint-Amand, Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe.
- Un site issu de la Directive Oiseaux : Vallée de la Scarpe et de l'Escaut.

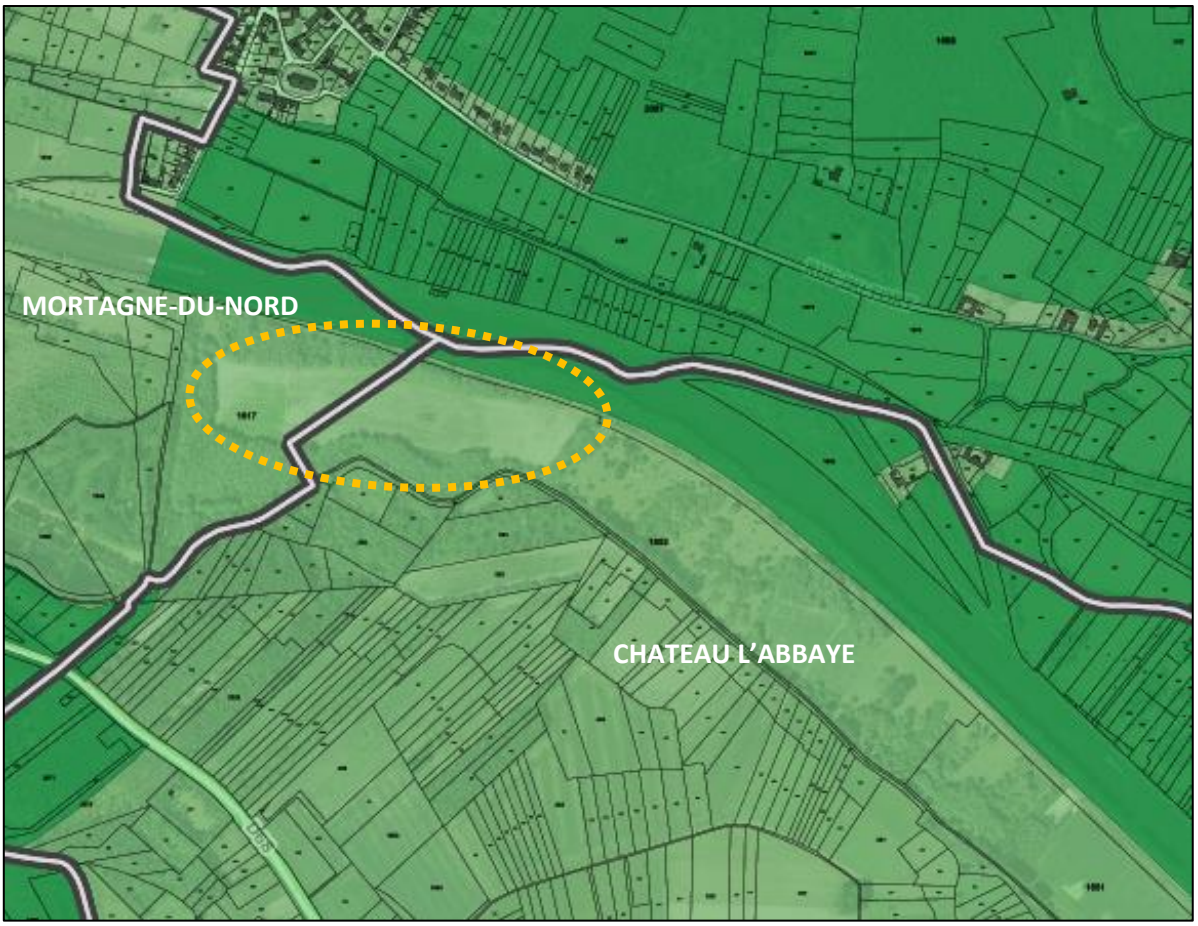
Mortagne-du-Nord accueille sur son territoire :

- Un site issu de la Directive Habitats : Pelouses métallicoles de Mortagne-du-Nord

**Le projet n'aura pas d'impacts sur les sites NATURA 2000 puisqu'aucune d'entre elles ne se trouvent dans le périmètre du projet.**

### ii. *Les Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique*

Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique se définit par l'identification d'un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, où ont été identifiés des éléments rares, remarquables, protégés ou menacés du patrimoine naturel.




On distingue deux types de ZNIEFF : Les ZNIEFF de type I et de type II. Les ZNIEFF de type I correspondent à des petits secteurs d'intérêt biologique remarquables par la présence d'espèces et de milieux rares. Ces zones définissent des secteurs à haute valeur patrimoniale et abritent au moins une espèce ou un habitat remarquable, rare ou protégé, justifiant d'une valeur patrimoniale plus élevée que le milieu environnant. Les ZNIEFF de type II, de superficie plus importante, correspondent aux grands ensembles écologiques ou paysagers et expriment une cohérence fonctionnelle globale. Elles se distinguent de la moyenne du territoire régional par leur contenu patrimonial plus riche et leur degré d'artificialisation moindre. Ces zones peuvent inclure des ZNIEFF de type I.

La présence d'une zone répertoriée à l'inventaire ZNIEFF, ne constitue pas en soi une protection réglementaire du terrain concerné mais l'Etat s'est engagé à ce que tous les services publics prêtent une attention particulière au devenir de ces milieux. Il s'agit d'un outil d'évaluation de la valeur patrimoniale des sites servant de base à la protection des richesses.

Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de protection de la nature. Il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (document d'urbanisme, création d'espaces protégés, élaboration de schémas départementaux de carrière….).

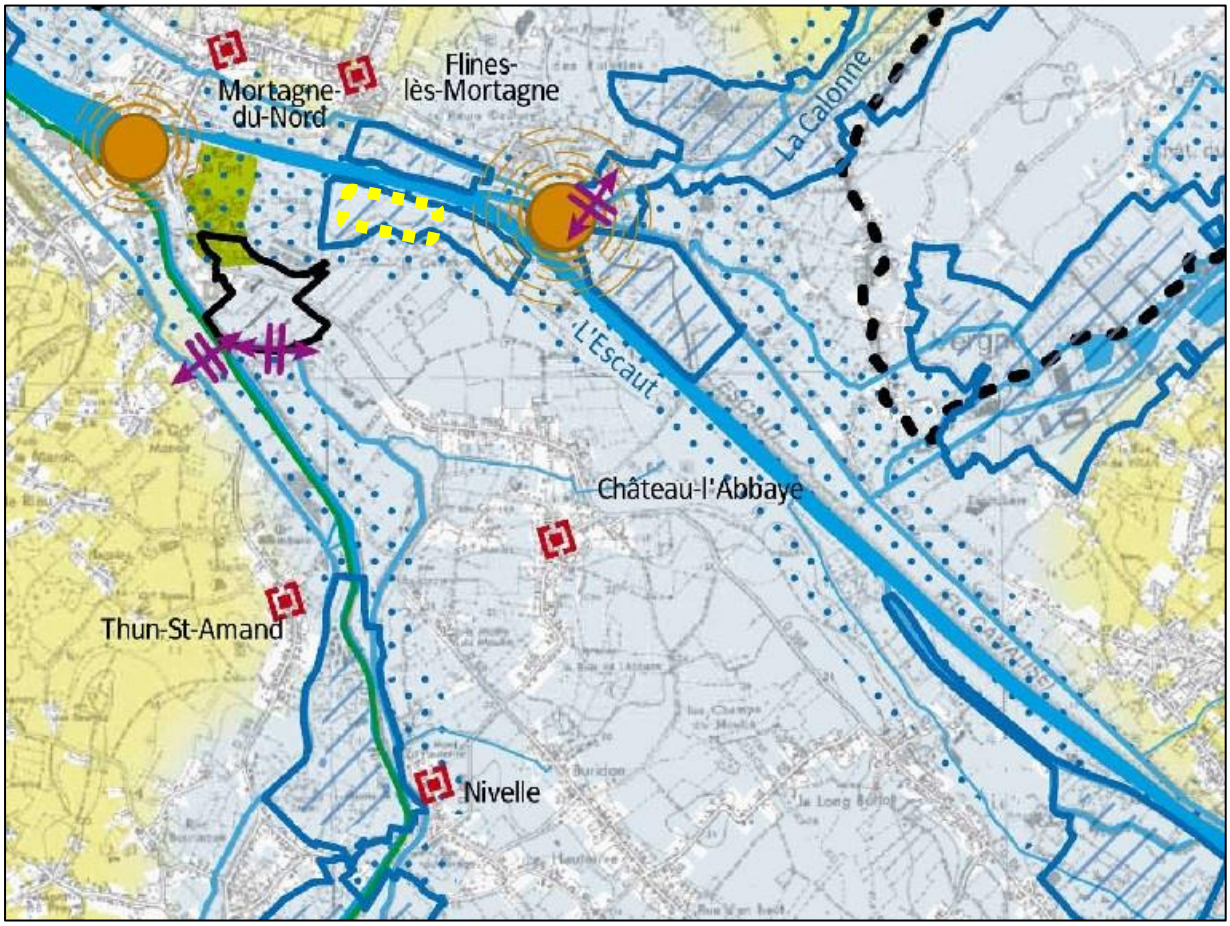
Les deux communes sont concernées par la présence d'une ZNIEFF de type II sur la zone du projet. Il s'agit de la ZNIEFF *La basse Vallée de l'Escaut entre Onnaing, Mortagne-du-Nord et la frontière belge*. Elle s'étend sur près de 8 884 hectares, soit dix-huit communes du département du Nord.

**Le fait que le projet intègre le périmètre d'une ZNIEFF de type II n'empêche pas la réalisation du projet puisque ces ZNIEFF de type 2 ont pour définition « *ensembles géographiques généralement importants, qui désignent un ensemble naturel étendu dont les équilibres généraux doivent être préservés* ». La notion d'équilibre n'empêche pas que la zone fasse l'objet de certains aménagements du moment que cela se fait dans le respect des écosystèmes généraux.**

De plus, les deux communes comptent pas moins de trois ZNIEFF de type 1 sur leur territoire, la ZNIEFF Pelouses Métallicoles de Mortagne, la ZNIEFF Marais de Thun-Saint-Amand et enfin la ZNIEFF Vallée de la Vergne et Bois des Poteries qui frôle l'emprise du futur projet. **Mais aucune de ces ZNIEFF de type 1 n'est comprise dans la zone du futur projet.**

### b. *La Charte du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut*

Les communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du-Nord font partie des communes qui intègrent le Parc Naturel Régional Scarpe Escaut.




Cœurs de biodiversité humides et aquatiques

Corridors humides et aquatiques

En observant la carte ci-dessus, nous pouvons dire que le périmètre du futur projet s'implante sur des corridors humides et aquatiques identifiés par la Charte. Ces corridors sont définis comme des « *espaces présentant un intérêt et des potentialités de reconnexion des cœurs de biodiversité du réseau humide, nécessitant : une gestion écologique du réseau hydrographique, la préservation de l'humidité des sols et des habitats ouverts qui y sont liés, la préservation des coupures d'urbanisation* ».

De plus, il s'implante sur un cœur de biodiversité humide et aquatique « *dont la richesse écologique est principalement issue de la nature humide des sols, à préserver particulièrement de toute modification néfaste du régime hydrique telle que l'abaissement du niveau de la nappe superficielle*

*ou la déconnexion du réseau hydrographique liée au drainage, remblaiement et pollution. Une attention doit être portée à la préservation du caractère ouvert* ».

Selon la Charte du Parc Naturel Régional, les cœurs de biodiversité du réseau humide et aquatique et les corridors humides et aquatiques sont gérés par les mesures 3, 12 et 13 :

**"Coeurs de biodiversité" du réseau humide et aquatique**

(Voir mesures 3 et 12)

Leur richesse écologique est principalement issue de l'humidité des sols. Ils doivent être particulièrement préservés de toute modification irréversible ou néfaste du régime hydrique telle que l'abaissement du niveau de la nappe superficielle ou la déconnexion du réseau hydrographique liée au drainage, remblaiement et pollution, mais également d'une banalisation des écosystèmes (intensification agricole, sylviculture monospécifique, usages de loisirs...) Une attention doit être portée à la préservation du caractère ouvert.

**Corridors humides et aquatiques**

(Voir mesures 3 et 13)

Ensemble d'espaces présentant un intérêt et des potentialités de reconnexion des "coeurs de biodiversité" du réseau humide, nécessitant une gestion écologique du réseau hydrographique, la préservation de l'humidité des sols et des habitats ouverts qui y sont liés, la préservation de coupures d'urbanisation.

## Mesure 3 Préserver l'espace rural, agricole et naturel en maîtrisant mieux les usages

Compte tenu de l'importance et de la valeur des espaces ouverts pour le maintien d'une activité économique et des paysages ruraux de Scarpe-Escaut, les espaces agricoles et naturels doivent être préservés pour concourir au maintien et au développement de la trame écologique.

**Les principaux objectifs sont :**

**> prendre en compte les enjeux agricoles, environnementaux et paysagers dans :**

**· les documents d'urbanisme.**

Le maintien de ces espaces passe par :

- le classement en zone naturelle des sites protégés, les espaces naturels sensibles, et le classement en zones agricoles ou naturelles (actuellement dans PLU : A ou N) l'ensemble des cœurs de biodiversité définis dans le plan de Parc en précisant dans le règlement des préconisations adaptées à la préservation de ces milieux et de ces paysages,
- le classement en zone naturelle ou agricole d' une bande de 50 mètres aux bords des cours d'eau principaux localisés sur le Plan de Parc. Dans les autres secteurs les cours d'eau et leurs fonctionnalités seront étudiés et feront partie intégrante des projets d'aménagement. Des exceptions pourront être étudiées précisément, notamment pour les extensions de bâtiments à usage agricole à défaut de solution alternative. Dans l'optique d'assurer la gestion du réseau hydrographique principal, une servitude de 10 mètres sera conservée sur le bord des cours d'eau principaux,
- la préservation de toute urbanisation des zones nouvellement protégées par des ouvrages de lutte contre les inondations ainsi que celles protégées par les stations de relevage des eaux,

- l'interdiction de création ou d'extension de plans d'eau dans les cœurs de biodiversité, les limitant dans le cœur de nature en réglementant les usages des sols dans les aires d'alimentation de captage et sur l'arc rural ouvert pour éviter le risque de contamination,
- le classement des espaces boisés et linéaires arborés d'intérêt et la préconisation de mesures de préservation pour les corridors écologiques,
- la préservation des lisières forestières (cf. schéma de lisières, mesure 23) et des secteurs agricoles ou naturels, appelés "coupures vertes", tant entre qu'au sein des villages, permettant de conserver l'identité rurale et les formes urbaines traditionnelles, un lien visuel et physique vers le paysage naturel et agricole environnant, et assurant une lecture en profondeur des paysages ou témoins de paysages historiques traditionnels ;

**· les projets d'aménagement et d'infrastructure**

Pour éviter d'entretenir le mouvement de périurbanisation, ils devront :

- limiter au maximum la consommation d'espace et son morcellement et veiller au rééquilibrage foncier entre les exploitations agricoles, faciliter la réorganisation parcellaire et l'accès au foncier agricole pour améliorer la fonctionnalité des exploitations tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et paysagers du territoire,
- respecter les coupures d'urbanisation agricoles ou naturelles autour des sièges d'exploitation et leurs prairies attenantes pour les préserver de tout conflit d'usage ou de voisinage,
- justifier leur choix d'implantation au regard de l'atteinte des paysages, aux ressources naturelles, à la trame écologique (zones de connexions) et à l'activité agricole, et réfléchir à la mise en œuvre de mesures compensatoires lorsque l'intérêt collectif entraîne une forte consommation ou une déstructuration de l'espace agricole.

**· la maîtrise des différents usages de l'espace**, en particulier les boisements et étangs. Pour limiter le mitage de l'espace rural et préserver la ressource en eau et l'agriculture face au développement d'usages non agricoles, il faut :

- limiter les boisements anarchiques en développant les procédures de réglementation des boisements. Il s'agit d'inciter à la mise en place des réglementations des boisements dans le cadre d'aménagements fonciers. Cette démarche pourra être anticipée lors des révisions de document d'urbanisme,
- veiller dans les projets de création ou d'extension de carrière à limiter les risques d'atteinte au cadre de vie, à l'espace agricole et à la ressource en eau. Toute carrière devra se doter d'un plan de réhabilitation concerté avec les acteurs et services concernés. Il sera établi un schéma carrier à l'échelle du territoire en lien avec le schéma départemental des carrières,

**> sensibiliser tous les acteurs** (élus, agriculteurs...) à l'importance de préserver le foncier agricole et aux outils existants (droit de préemption, réglementation des boisements, périmètres de protection des espaces agricoles et naturels...) ou à venir. ■

## Mesure 12 Préserver et restaurer les sites d'intérêt régional, national voire international (cœurs de biodiversité)

Définis par la présence d'espèces ou d'habitats reconnus d'intérêt régional, national ou international, les cœurs de biodiversité identifiés dans le plan de Parc constituent le fondement du Parc. Abritant des éléments biologiques remarquables ou emblématiques, ils constituent les points nodaux des divers réseaux écologiques du territoire. Même si la richesse écologique du territoire bénéficie déjà de démarches de protection et de conservation, il faut renforcer les actions de préservation et de restauration des sites à fort enjeu patrimonial, prioritairement sur les milieux humides.

**Les principaux objectifs sont** :

> **préserver l'intégrité des cœurs de biodiversité en mobilisant, avec l'ensemble des partenaires, les outils de préservation, en favorisant le mode contractuel**, nécessaires pour repousser les menaces et assurer leur pérennité (Natura 2000, mise en œuvre de la ZPS Vallée de la Scarpe et de l'Escaut, Réserves naturelles régionales, Réserves biologiques dirigées et intégrales domaniales, Espaces naturels sensibles, maîtrise foncière, conventions de gestion…). Compte tenu de la forte pression foncière dans le territoire, la mise en place d'une veille foncière sur les cœurs de biodiversité permettra d'organiser la maîtrise foncière entre les différents acteurs,

> **pérenniser la gestion patrimoniale et son animation pour les cœurs de biodiversité** et les autres sites naturels permettant de créer ou conforter des corridors écologiques (par accord des propriétaires), par la mise en œuvre de plans ou de mesures de gestion favorables à la préservation de la biodiversité. L'animation de la mise en œuvre des documents d'objectifs Natura 2000 sera poursuivie, en mettant l'accent sur l'engagement de contrats avec les propriétaires et gestionnaires de l'espace,

> **sensibiliser à la vocation économique des milieux naturels, en informant notamment sur la fiscalité environnementale** (aménagements fiscaux),

> **animer et coordonner le réseau des gestionnaires de milieux naturels** pour une meilleure mutualisation des moyens et une plus grande efficacité des actions de préservation et de valorisation. ■

## Mesure 13 Préserver et restaurer le réseau des milieux aquatiques et humides

Cours d'eau, canaux, étangs, mares, prairies humides, roselières, tourbières, forêts alluviales …, ces milieux aquatiques et humides en étroite relation subissent des pressions et menaces permanentes. La préservation de leur valeur patrimoniale exige une meilleure prise en compte, par l'ensemble des gestionnaires de cours d'eau, des fonctions écologiques du réseau hydrographique et la préservation de connexions écologiques.

**Les principaux objectifs sont** :

> **améliorer la gestion saisonnière ou spatiale des niveaux d'eau en l'étendant selon leur possibilité technique à l'ensemble des ouvrages hydrauliques**, en concertation avec les acteurs et gestionnaires de l'espace. La gestion "hautes eaux/basses eaux" expérimentée lors de la précédente charte doit être poursuivie pour assurer la fonctionnalité des milieux humides adjacents, un niveau d'étiage suffisant du cours d'eau et limiter le drainage des nappes alluviales,

> **adopter une gestion douce et planifiée du réseau hydrographique et des ripisylves** (en pratiquant par exemple un entretien léger et régulier de la ripisylve, la diversification des âges et des espèces, le curage léger en cas de nécessité…) pour mieux préserver les habitats et restaurer la qualité biologique des milieux aquatiques. Pour préserver les milieux humides et développer la trame écologique, la gestion des cours d'eau doit se préoccuper de **maintenir les connexions avec les zones humides** alluviales,

> **restaurer les potentialités piscicoles des cours d'eau** en améliorant la qualité de l'eau et les conditions d'habitat pour aider les poissons à accomplir leur cycle biologique. Retrouver une vie piscicole nécessite de faciliter la circulation et la reproduction des poissons en effaçant les obstacles, en aménageant des zones de fraie, en créant des conditions hydrologiques favorables, notamment un niveau minimum d'eau en période d'étiage,

> **privilégier avec les agriculteurs la gestion contractuelle et la valorisation économique des prairies humides, notamment par l'élevage.** Des recherches permettront d'améliorer les techniques de valorisation des prairies humides et de gestion de l'herbe. La gestion expérimentale des prairies marécageuses par pâturage extensif de races animales rustiques sera renforcée. Les agriculteurs seront aussi sensibilisés au maintien et à la restauration des mares prairiales pour l'abreuvement du bétail de façon à renouer avec d'anciennes pratiques pastorales favorisant la conservation des habitats de grand intérêt biologique,

> **restaurer voire recréer les roselières et mégaphorbiaies** par la mise en œuvre d'une gestion adaptée sur les sites présentant les conditions favorables. Il en sera de même pour les berges des cours d'eau et étangs, les fossés, qui devront faire l'objet d'une gestion écologique favorisant la recolonisation du milieu par le roseau et contribuant à préserver leur rôle de corridor écologique,

> **renforcer la gestion conservatoire des tourbières et habitats para-tourbeux** pour préserver le caractère exceptionnel de la fonge, la faune et de la flore qui y sont liées... Dans les zones à tendance tourbeuse, les potentialités de restauration devront être évaluées,

> **participer et agir à la mise en place d'un plan d'actions et de gestion des zones humides.** ■

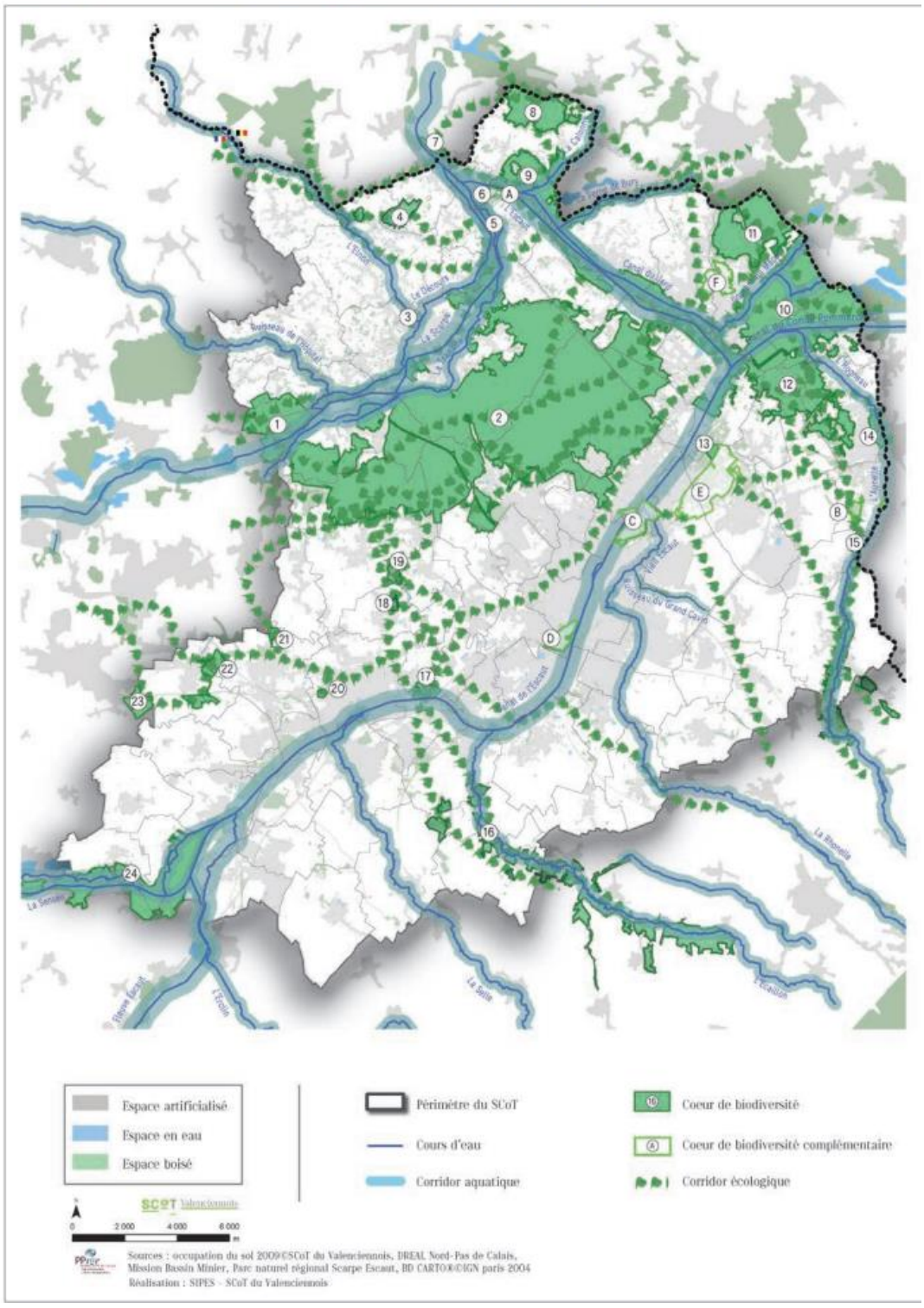
**Les mesures préconisées par la Charte ont pour but de préserver ces espaces. En l'espèce, le projet n'a pas vocation à transformer la zone puisqu'elle restera en zone naturelle. L'installation de stockage et de transit ne va pas avoir d'impact sur le paysage car l'ensemble des zones boisées sont conservées en l'état et respectera les écosystèmes généraux par les mesures d'évitement proposées à l'étude d'impact. Outre la réalisation d'un quai au bord des eaux, le projet n'a pas vocation à urbaniser la zone. De plus, précisons que les Plans Locaux d'Urbanisme ont un rapport de compatibilité avec la Charte et non de conformité.**

Afin de conforter cette analyse, et de vérifier si la zone d'étude n'intègre pas d'espaces à enjeux « humides », nous pouvons reprendre l'analyse précise des zones humides réalisée dans le cadre du Dossier de Demande d'Autorisation Environnement Unique. Cette analyse a été réalisée au niveau du point d) « *d. Les zones humides et zones à dominante humide.* ».

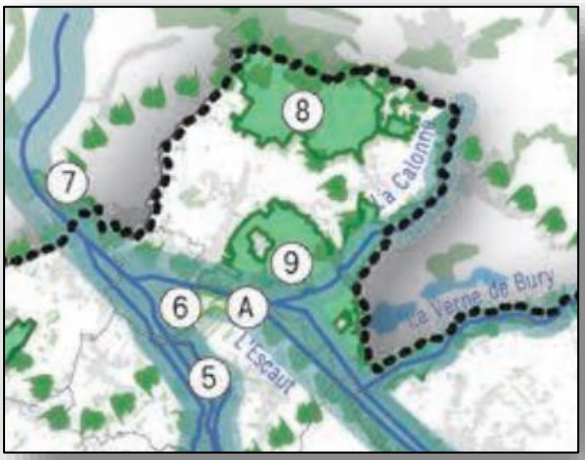
### c. *Le Scot du Valenciennois – la trame verte et bleue*

Dans la partie 2 du Document d'Orientations et d'Objectifs le SCoT du Valenciennois, le chapitre 1 énonce une volonté de « *Préserver et valoriser les ressources naturelles et agricoles du Valenciennois de manière durable à travers l'armature verte et bleue* ».

Carte n°2 : Les continuités écologiques du SCoT du Valenciennois



Dans le cadre du SCoT, la trame verte et bleue est définie comme l'ensemble des continuités écologiques, composées des cœurs de biodiversité et des corridors écologiques.




La zone identifiée avec la lettre A correspond au complexe humide entre le Courant des Balles et l'Escaut à Château l'Abbaye (ancien TD n°11 VNF), le ScoT a qualifié cet espace de cœur de biodiversité complémentaire.

Selon les orientations du ScoT : « *Afin de préserver les « cœurs de biodiversité complémentaires » et améliorer leur fonctionnalité écologique, les plans locaux d'urbanisme doivent :*

- *Identifier, localiser et délimiter ces cœurs de biodiversité complémentaires à l'échelle locale et prendre les mesures nécessaires à leur préservation par une traduction réglementaire et spatiale adaptée. Les collectivités locales doivent s'engager à améliorer la connaissance des richesses écologiques potentielles ou avérées de ces espaces.*
- *Eviter toute ouverture à l'urbanisation de ces cœurs de biodiversité. La collectivité locale doit démontrer dans son document d'urbanisme que le projet d'urbanisation envisagé ne porte pas atteinte à la qualité et la fonctionnalité des cœurs de biodiversité à travers une analyse des incidences. Si ces incidences se révèlent notables pour l'environnement au regard de la sauvegarde de la biodiversité, le document d'urbanisme doit chercher à éviter, voire à réduire ces incidences. Dans le cas où l'impact est limité, le document d'urbanisme doit présenter des mesures compensatoires qualitatives et quantitatives*. ».

La zone du futur projet semble être dans le secteur de cet espace de « cœur de biodiversité complémentaire » identifié par la Trame Verte et Bleue du SCoT. Les mesures préconisées par le document ont essentiellement pour objectif d'éviter l'urbanisation de ces zones.

**En l'espèce, le projet n'aura pas vocation à urbaniser cette zone puisqu'aucune construction n'est prévue (sauf un quai au bord des eaux) et ainsi n'aura pas de conséquences sur l'environnement proche de la zone. Là encore, il est important de préciser que les Plans Locaux d'Urbanisme ont un rapport de compatibilité avec le SCoT et non de conformité.**

### *d. Les zones humides et zones à dominante humide*

Légende

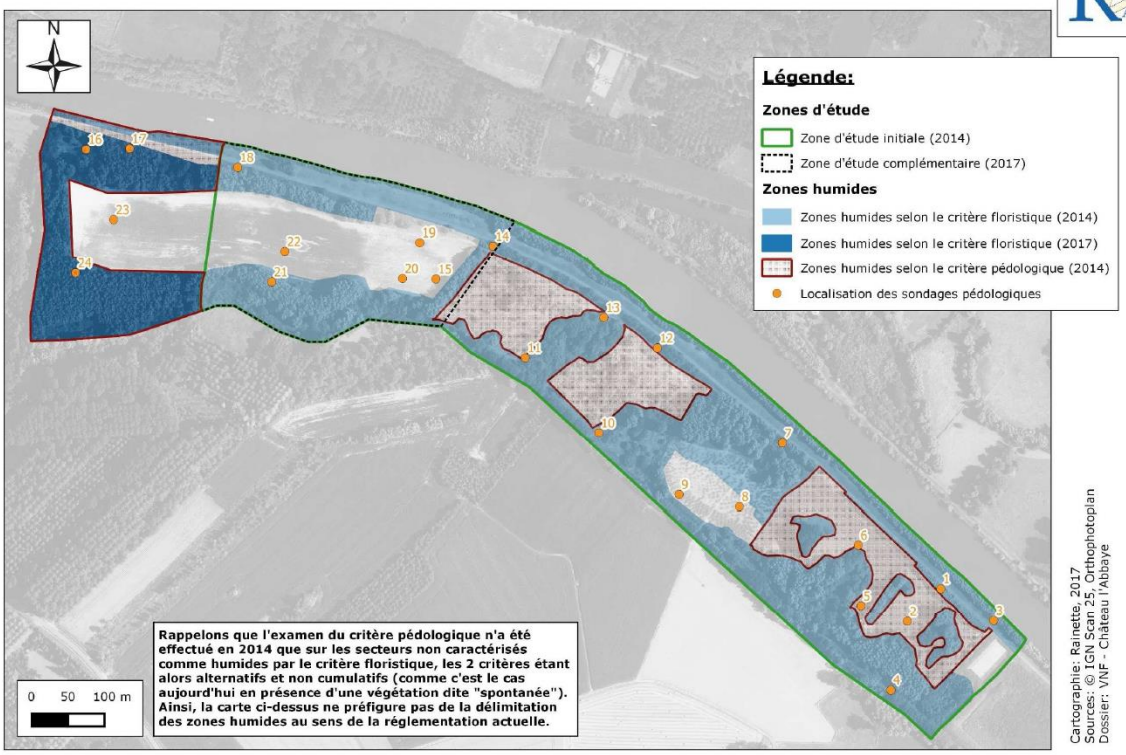
- Limite administrative
- Zones à dominante humide du SDAGE
- Zones humides du SAGE

Selon les données du réseau SIG, l'emprise du futur projet entre dans une zone à dominante humide identifiée dans le SDAGE Artois-Picardie et est bordée par une zone humide identifiée au SAGE Scarpe Aval.

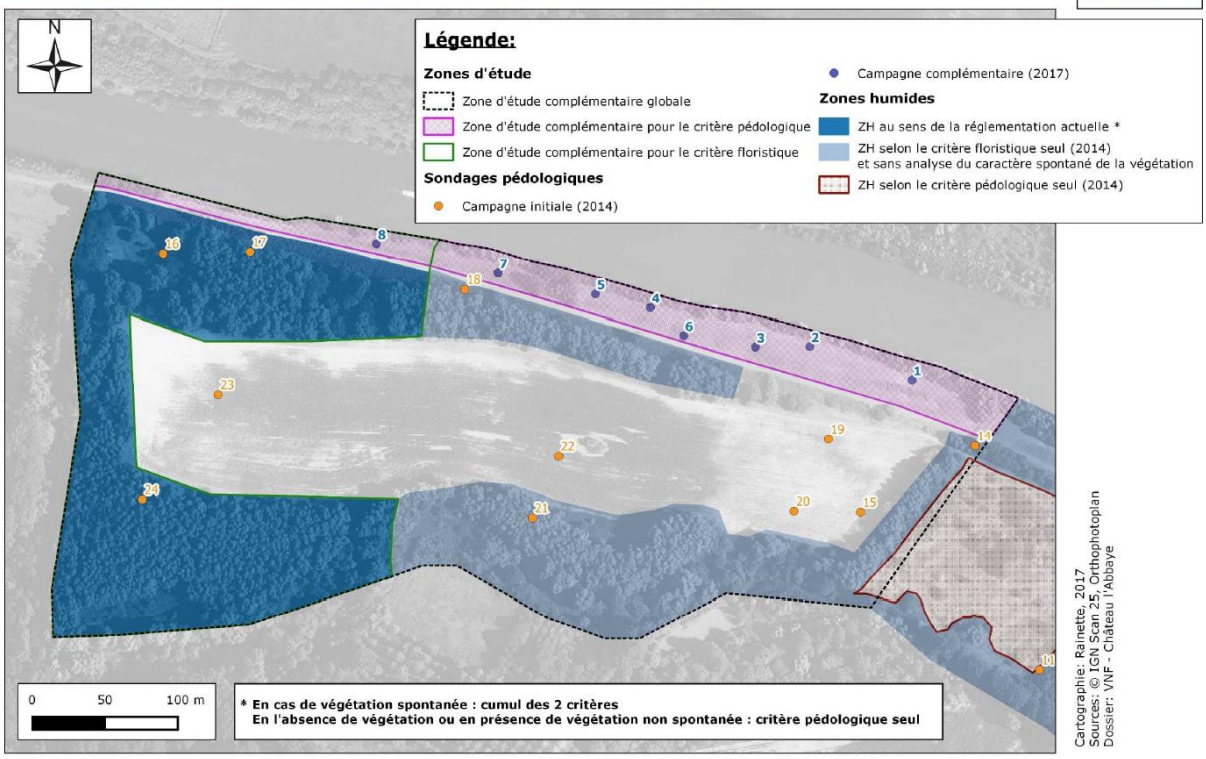
Le SDAGE Artois Picardie vient préciser «  La cartographie est réalisée par le SDAGE au 1/ 50 000$^{e}$ et est basée sur les données issues d'acteurs locaux, des données d'occupation du sol et des données des atlas de zones inondables : elles proviennent également d'un travail sur des orthophotoplans et d'autres sources d'informations disponibles sur l'ensemble du bassin. Dans un second temps, une cartographie de l'occupation du sol a été réalisée par photo interprétation au sein de l'enveloppe « zone à dominante humide ».

**L'étude d'impact, dans la cadre du DDAE a identifié de manière plus précise les zones qui sont considérées comme humides.**

**Délimitation des zones humides sur le site d'étude d'après les méthodes décrites dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié le 1er octobre 2009**




**Délimitation des zones humides au sein de la zone d'étude complémentaire conformément à l'arrêté du Conseil d'Etat du 22 février 2017**




**Les cartes ci-dessus qui reprennent les travaux et les sondages réalisés dans la zone, permettent d'affirmer que l'emprise du projet n'est pas une zone humide.**

## 2. Les risques

Les risques identifiés sur la commune de Mortagne-du-Nord sont les suivants :
- Inondation
- Engin de guerre
- Mouvement de terrain
- Zone de sismicité de niveau 2
- Transport de marchandises dangereuses.

Arrêté portant reconnaissance de catastrophes naturelles

Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1

| Code national CATNAT | Début le | Fin le | Arrêté du | Sur le JO du |
|---|---|---|---|---|
| 59PREF19990453 | 25/12/1999 | 29/12/1999 | 29/12/1999 | 30/12/1999 |

Les risques identifiés sur la commune de Château l'Abbaye sont les suivants :
- Inondation
- Engin de guerre
- Mouvement de terrain
- Mouvement de terrains miniers – effondrements généralisés
- Zone de sismicité de niveau 3

Arrêté portant reconnaissance de catastrophes naturelles

Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1

| Code national CATNAT | Début le | Fin le | Arrêté du | Sur le JO du |
|---|---|---|---|---|
| 59PREF19990187 | 25/12/1999 | 29/12/1999 | 29/12/1999 | 30/12/1999 |

### a. Le risque inondation

Le risque d'inondation par débordement de l'Escaut est la combinaison de la probabilité de survenue d'une inondation et de ses conséquences négatives potentielles pour la santé humaine, l'environnement et les biens.

**Il n'y a pas de PPRi (Plan de Prévention du Risque d'inondation) sur le territoire des communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du Nord.**

Un atlas des zones inondables de la Vallée de la Scarpe aval a été réalisé. Ce document, concerne les zones inondables par débordement du réseau hydrographique représenté sur les différents éléments cartographiques en dehors des autres phénomènes.

Les inondations de la plaine de la Scarpe aval sont liées à plusieurs facteurs :

- Une topographie désavantageuse.
- Les anthropisations successives (origine artificielle, mise en place de la navigation, passé minier et installations ouvrières dans les zones basses, urbanisation croissante, disparition des marais et zones humides…).
- L'influence des nappes souterraines superficielles.
- La nature des sols en particulier en rive gauche Les zones inondables s'étendent de Lallaing à Mortagne-du-Nord sur une superficie d'environ 20 $km^2$ en crue centennale et touchent en particulier la zone de cuvette centrale, vaste zone d'expansion des eaux du bassin versant. Elles sont principalement liées aux affluents de la Scarpe aval sans débordement conséquent de cette dernière

**L'emprise du projet ne se situe pas dans des zones inondables par l'Escaut**. En effet, dans le bief concerné (aval de l'écluse de Fresnes-sur-Escaut), la zone débordement éventuelle identifiée par la gestion hydraulique de VNF est localisée en rive gauche en aval du pont de Fresnes (au droit de la STEP) soit à environ 10 kms du projet. Le canal y déborderait à la cote +2,30 m / NNN. Le niveau du plan d'eau dans le bief (NNN) est de 13,29 m NGF. Le canal déborderait donc à cet endroit à un niveau de 15,59 m NGF (soit en dessous des niveaux topographiques de l'emprise du projet qui se situent entre 16,36 m et 20,49 m NGF). Aucune autre zone de débordement n'a été définie ailleurs dans le bief et plus particulièrement à proximité du projet.

D'après les données VNF, le bief à l'aval a été abaissé une première fois à la fin des années 70 (dans le cadre des travaux d'aménagement de l'Escaut) suite à la suppression de l'écluse de Rodignies qui se situait du côté de Flines les Mortagnes. Le plan d'eau a été abaissé à la cote 14,19 m NGF.

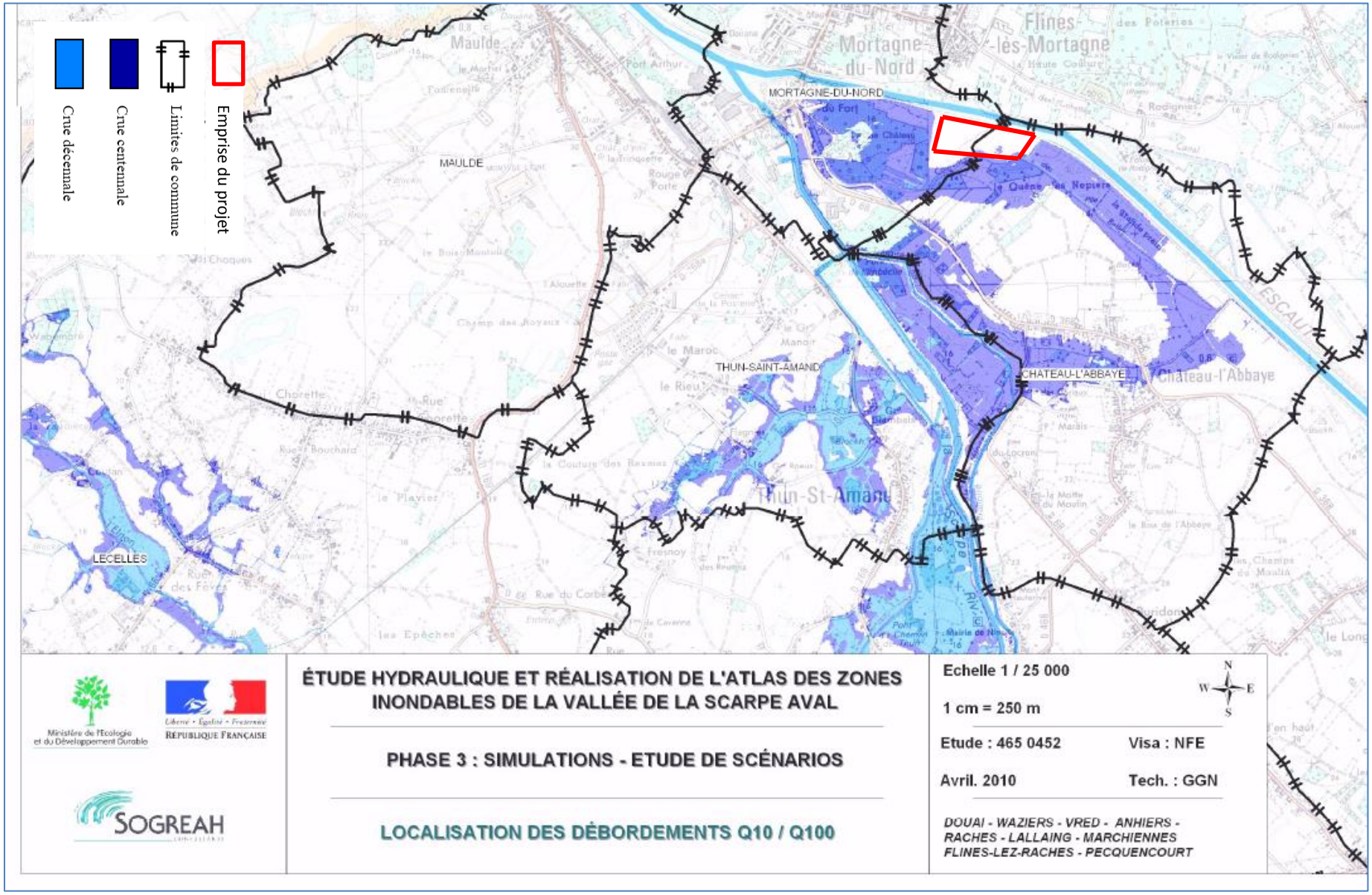
En 1996, le plan d'eau a été abaissé à nouveau suite encore aux travaux d'aménagement de l'Escaut mais cette fois ci du côté belge. Il a été fixé à la cote 13,29 m NGF.

Il n'est pas prouvé que la carte d'aléas prenne en compte ces ajustements du plan d'eau.

La délimitation de la zone d'aléas inondation passe au travers de l'emprise du projet en ligne droite. Cette délimitation n'est pas justifiée par la topographie du site (certains points se trouvant en aléas inondation alors que certains points bas n'y sont pas).

Après interrogation de l'Unité Prévision des Crues de la DREAL, les données de « VIGICRUES » sur le bief sont trop récentes pour être significatives.

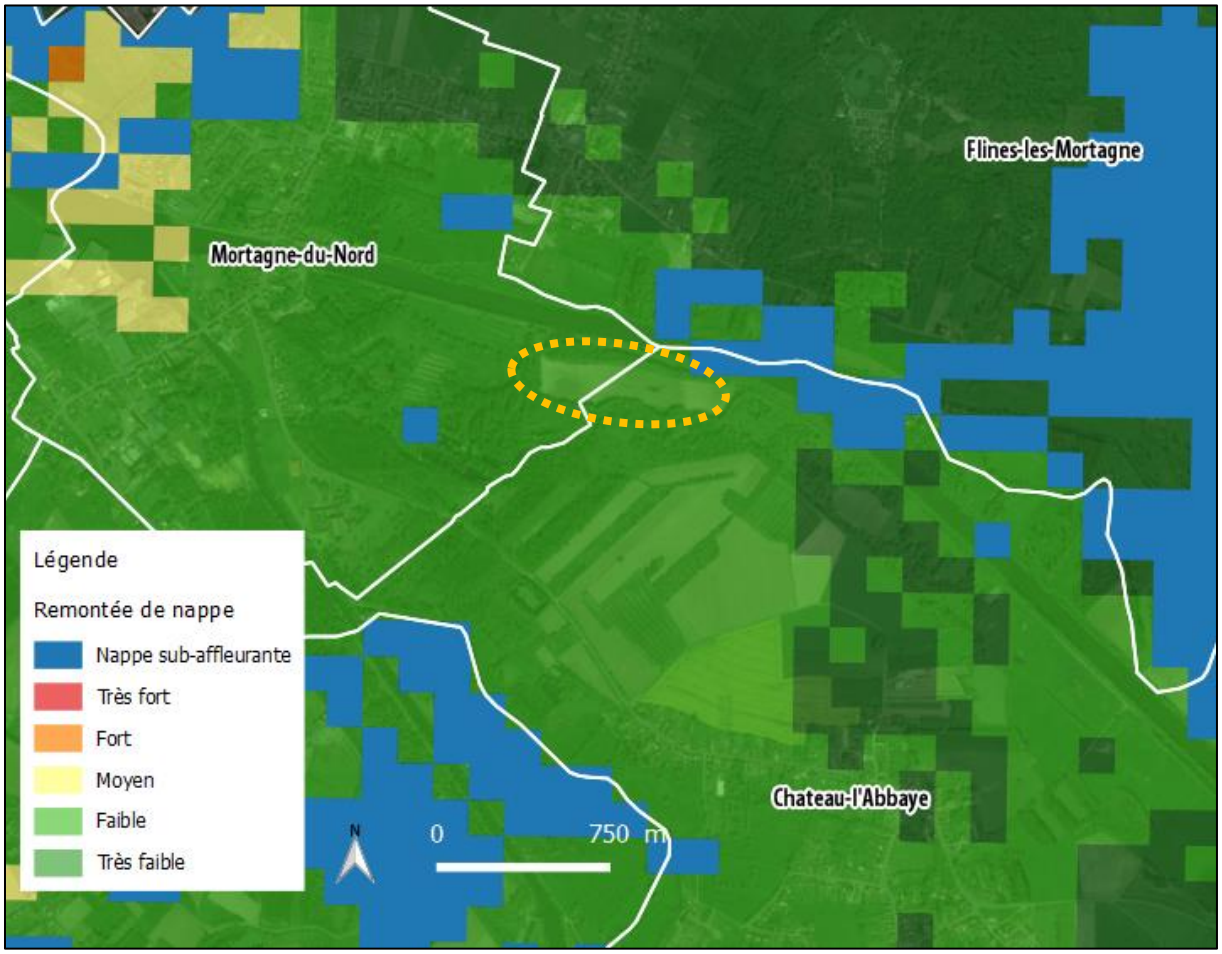
**Résultat, aucun phénomène de débordement de l'Escaut n'a été recensé à proximité du projet. Ainsi la problématique inondation par débordement de l'Escaut repose sur une carte d'aléas non opposable et ne correspondant pas entièrement aux données recueillies par ailleurs (cf : carte suivante).**


Crue décennale
Crue centennale
Limites de commune
Emprise du projet
MAULDE
MORTAGNE-DU-NORD
THUN-SAINT-AMAND
CHATEAU-L'ABBAYE
LECELLES
Flines-lès-Mortagne
Mortagne-du-Nord
Thun-St-Amand
Château-l'Abbaye
ÉTUDE HYDRAULIQUE ET RÉALISATION DE L'ATLAS DES ZONES INONDABLES DE LA VALLÉE DE LA SCARPE AVAL
PHASE 3 : SIMULATIONS - ETUDE DE SCÉNARIOS
LOCALISATION DES DÉBORDEMENTS Q10 / Q100
Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
SOGREAH
Echelle 1 / 25 000
1 cm = 250 m
Etude : 465 0452
Visa : NFE
Avril. 2010
Tech. : GGN
DOUAI - WAZIERS - VRED - ANHIERS - RACHES - LALLAING - MARCHIENNES FLINES-LEZ-RACHES - PECQUENCOURT

### b. *Le risque de remontée de nappes*

Ce type de risque est principalement lié aux variations du niveau de la nappe principale dans la zone d'étude, à savoir la nappe de la craie. Le niveau piézométrique de cette nappe (niveau du toit de la nappe) connaît 2 types de variations :

- Les variations saisonnières (les hautes eaux se situent en général en mars-avril, les basses eaux en octobre-novembre).
- Les variations interannuelles, en fonction de l'importance de la recharge par la pluie utile.

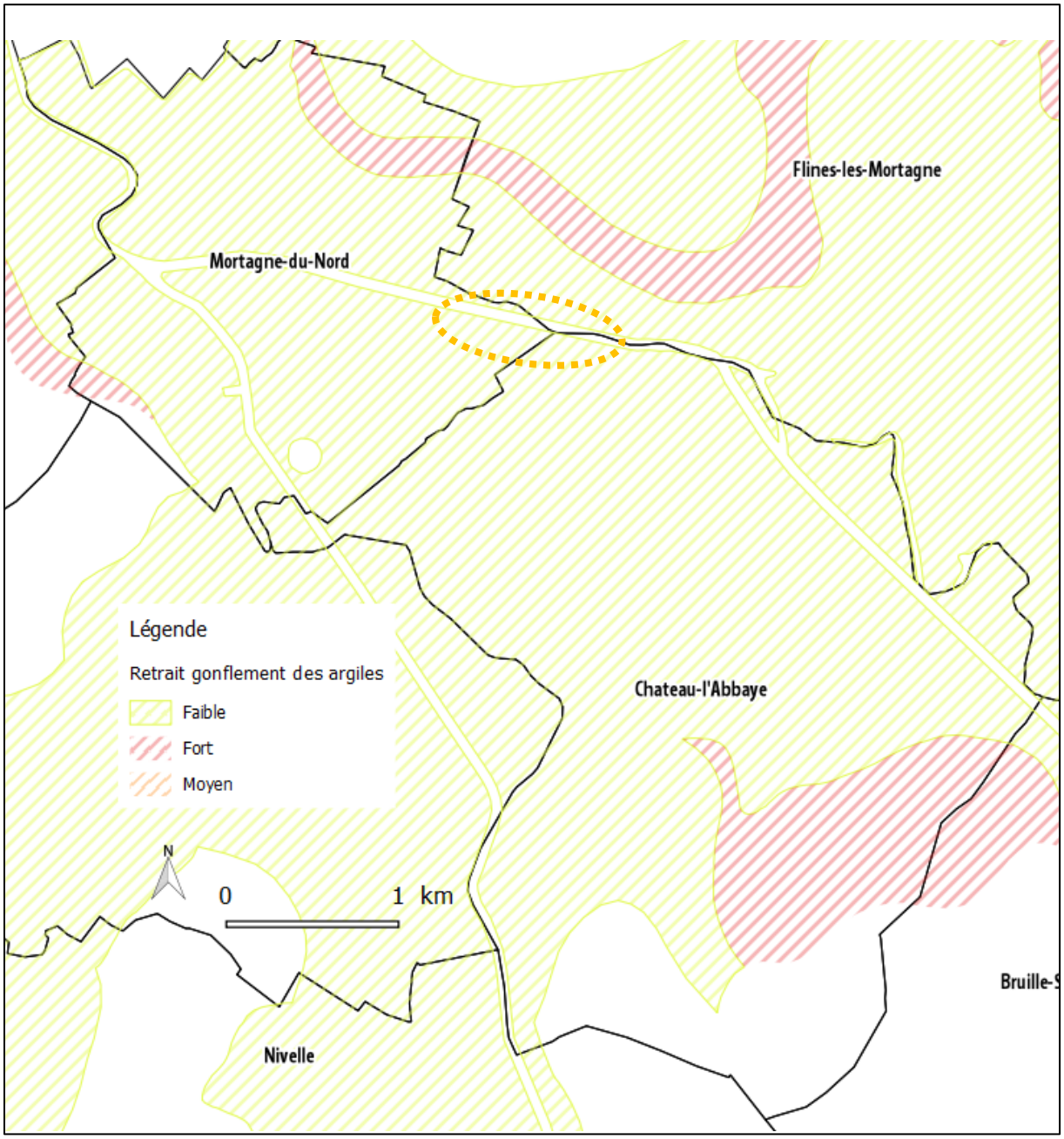



*Source : BRGM*

**Les communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du-Nord ne sont pas concernées par des remontées de nappes importantes sur leur territoire. L'aléa très faible domine sur une bonne partie des territoires. Le site du projet est concerné par un aléa faible.**

### c. *Le risque de mouvement de terrains par retrait-gonflement des argiles*

Un risque de retrait-gonflement des argiles existe sur les deux communes. Ce risque varie de nul à fort. **Le site du projet est concerné par un aléa faible, il n'y a donc pas de conséquences sur le futur projet.**



### 3. *Les sites et sols pollués*

Un site pollué (BASOL) est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. Ces situations sont souvent dues à d'anciennes pratiques sommaires d'élimination des déchets, mais aussi à des fuites ou à des épandages de produits chimiques, accidentels ou non. Il existe également autour de certains sites des contaminations dues à des retombées de rejets atmosphériques accumulés au cours des années voire des décennies.

**Il n'y a pas de site pollué BASOL sur la commune de Château l'Abbaye. Toutefois, à Mortagne-du-Nord, il existe un site pollué BASOL**. Il s'agit d'anciennes usines de la métallurgie des non ferreux (zinc et plomb) et de la chimie (acide sulfurique) arrêtées respectivement en 1963 et 1968. Les derniers exploitants respectifs sont : Compagnie Royale Asturienne des Mines (siège à Bruxelles) et Société des Produits Chimiques de Thun (n'existe plus). La pollution historique de la friche (> 20 ha) et des terrains l'environnant par des métaux (cadmium, plomb et zinc) sur une épaisseur ne dépassant pas 20 cm. La friche a été complètement démantelée en 1989 et recouverte avec les débris de démolition (20 cm de terres calcaires ont également été réparties sur le sol de l'ancienne usine à zinc et plomb pour fixer les métaux) et par la suite des boues de dragage de la Scarpe ont été déposées sur le site de l'ancienne usine d'acide (SPCT). Le site est bordé par des habitations, établissements recevant du public...

- Études de sols réalisées par le BRGM à la demande de la DRIRE en 1982 et 1983.
- Création d'une réserve naturelle protégée sur 4 ha (pelouse métallicole).
- Etude diagnostique approfondie de la friche effectuée en 1997-1998 dans le cadre d'un programme de recherches du Ministère de l'Environnement.
- Mesures de maîtrise de l'urbanisation à envisager (inscription au PLU demandée dans le cadre de la procédure d'instruction).
- Nécessité de poursuivre les études de sols hors de l'emprise de l'usine.
- La CRAM a accepté de procéder à une étude diagnostic approfondi et une évaluation détaillée des risques dans l'environnement de l'usine mais pas sur le site en lui-même (problème de responsabilité à établir). Ces études ont été achevées au printemps 2005.
- En 2009 : projet de dépôt de terre végétale sur la totalité du site (550 000 Tonnes) avant mise en place de servitudes d'utilité publique.
- Le site est mis en sécurité vis à vis des tiers. Une action de l'administration est toujours en cours sur ce site.

Précisons qu'un site BASOL référencé sur la commune de Flines-lès-Mortagne s'étend également sur le territoire communal de Mortagne-du-Nord, il s'agit de la friche rue Marceau Tison, de l'autre côté de l'Escaut, à 450 m du terrain de dépôt.

Localisation du site BASOL sur Mortagne-du-Nord

**De plus, il existe plusieurs sites BASIAS** (base de données d'Anciens Sites Industriels et Activités de Service) **sur la commune de Mortagne-du-Nord.** Cette base de données reprend l'historique des activités, même celles qui ne sont plus en activités, pouvant présenter des pollutions éventuelles sans vérification. **De même, il existe un site BASIAS référencé sur la commune de Château l'Abbaye.**

## Liste des sites BASIAS sur Mortagne-du-Nord

| N° Identifiant | Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s) | Nom(s) usuel(s) | Dernière adresse | Commune principale | Code activité | Etat d'occupation du site | Etat de connaissance |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NPC5900760** | DUTHOIT et Cie (Ets) | Fabrique d'engrais | Quai de la Scarpe | MORTAGNE-DU-NORD | C20.15Z C23.5 | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5900761** | SA des carrelages du Nord de la France | | Quai de la Scarpe | MORTAGNE-DU-NORD | C23.4 | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5900762** | PAMELARD Jules | Atelier de construction PAMELARD | 30 Rue du Fort | MORTAGNE-DU-NORD | C25.61Z C25.50A C28 | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5900763** | Maurice LEBRUN puis Lucien FRANÇOIS | Garage L. FRANÇOIS | 42 Rue du Commandant CHAUMONOT | MORTAGNE-DU-NORD | G45.21A G47.30Z | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5900764** | Sté Générale des Huiles de Pétrole | | | MORTAGNE-DU-NORD | V89.03Z | Ne sait pas | Inventorié |
| **NPC5900765** | LECLERQ Léon | | | MORTAGNE-DU-NORD | F42 V89.03Z | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5900766** | Cie Métallurgique Franco-Belge puis Cie Royale Asturienne des Mines | Parc Scarpe Escaut (PASE) | Rue de Thun | MORTAGNE-DU-NORD | C24.43Z C20.1 C24.54Z V89.03Z | Activité terminée | Pollué connu |
| **NPC5905218** | M. Abel RENARD | | Rue Henri URBAIN | MORTAGNE-DU-NORD | G45.21B C25.50A C25.61Z | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5905237** | Paul WACQUIER | | Rue du Fort | MORTAGNE-DU-NORD | V89.03Z | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5905270** | Ent. Edouard BONNET | | Rue Pierre BOEYNAEMS | MORTAGNE-DU-NORD | C18.1 | Activité terminée | Inventorié |
| **NPC5905298** | LEBRUN Père et fils puis SENECHAL | | Rue du Commandant CHAUMONOT | MORTAGNE-DU-NORD | C25.50A | En activité | Inventorié |
| **NPC5905531** | Ets ESCOYEZ Louis et Cie | | Route de Saint-Amand | MORTAGNE-DU-NORD | V89.03Z C23.4 | En activité et partiellement en friche | Inventorié |
| **NPC5905700** | S.A. J. et F. PLAQUET | Chaudronnerie PLAQUET | Quai de la Scarpe | MORTAGNE-DU-NORD | C16.23Z C25.22Z | Activité terminée | Inventorié |

## Localisation des sites BASIAS sur Mortagne-du-Nord

## Liste des sites BASIAS sur Château l'Abbaye

| N° Identifiant | Raison(s) sociale(s) de(s) l'entreprise(s) connue(s) | Nom(s) usuel(s) | Dernière adresse | Commune principale | Code activité | Etat d'occupation du site | Etat de connaissance |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NPC5905821** | M. LEVEAU Gustave | - | 20 Grand' Rue | Château l'Abbaye | C25.61Z | Activité terminée | Inventorié |

Localisation des sites BASIAS sur Château l'Abbaye

**Dans tous les cas, aucun site pollué ou potentiellement pollué n'est identifié sur l'emprise du projet au niveau des deux communes.**

Un tableau de synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures d'évitement a été réalisé dans le cadre de l'étude d'impact par le bureau d'études EACM. Il s'agit de la pièce n°1 de l'étude d'impact.

| Thématique | Etat initial | Incidence | Solutions de substitution et mesures pour éviter les effets négatifs |
|---|---|---|---|
| Contexte climatologie | Le climat de l'aire d'étude est de type océanique avec une influence continentale, présentant les caractéristiques suivantes :<br>- Des hivers doux et pluvieux et des étés frais ;<br>- Des précipitations relativement importantes et homogènes sur toute l'année ;<br>- Un ensoleillement relativement faible. | L'aménagement projeté n'est pas d'une taille ou d'une nature telle qu'il puisse avoir un impact sur la climatologie locale ou globale. | Aucune mesure n'est envisagée. Il n'a pas été recensé d'impact prévisible et direct du projet sur le niveau des températures ou des précipitations locales ou globales. |
| Milieu physique | Le site d'étude est considéré comme sensible en raison :<br>- De l'importante vulnérabilité de la nappe superficielle et de la nappe des sables Landéniens qui ne sont pas protégées par une couche géologique peu perméable. Il n'y a pas de captage AEP dans ces nappes.<br>- Du mauvais état physico chimique et écologique à ce jour des eaux superficielles de la Scarpe et de l'Escaut. Toutefois, la Scarpe canalisée aval doit atteindre le bon potentiel écologique et le bon état chimique en 2027 et l'Escaut doit atteindre le bon potentiel écologique en 2021 et le bon état chimique en 2027. | Le projet d'aménagement sera à l'origine d'une modification significative de la topographie du site durant la durée des travaux.<br>Durant la phase travaux, un faible risque de pollution des sols et eaux souterraines existe, lié à un potentiel déversement accidentel d'hydrocarbures ou d'huiles hydrauliques provenant des engins de chantier. Ces fuites accidentelles peuvent notamment être dues à des mauvaises manipulations, des réservoirs en mauvais état, des dysfonctionnements du matériel, etc…<br>Ce faible risque de pollution des sols existe également durant la phase d'exploitation du site, en raison de la présence de pelles hydrauliques et camions.<br>L'impact environnemental lié à la qualité des sédiments est relativement faible dans la mesure où ces derniers doivent être non dangereux. | Les voiries sur digues seront imperméabilisées et les eaux pluviales seront récupérées et acheminées vers un séparateur d'hydrocarbures.<br>Deux barrières d'étanchéité : active et passive seront installées sur le fond du casier de stockage afin d'éviter tout risque de contamination.<br>Les eaux de ressuyage et de lixiviats seront acheminées vers un bassin de décantation dimensionné en conséquence et permettant un temps de séjour suffisant pour permettre d'améliorer la qualité des eaux avant rejet au milieu naturel.<br>Chaque engin sera équipé d'un kit de dépollution, à savoir au minimum : matériaux absorbants et cuvettes.<br>En cas de pollution avérée, les sols pollués seront décapés, évacués et traités par une entreprise agréée ou dans un centre de traitement adéquat. |
| Milieu naturel | Le site d'étude est inclus dans une zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique de type II. Il est localisé à proximité quai immédiate de zone Natura 2000.<br>L'emprise du site projeté correspond en grande partie une surface cultivée. Le quai et l'accès au quai sont localisés au droit d'un habitat d'intérêt communautaire (ourlet nitrophile[1]).<br>La vulnérabilité de l'environnement est relativement importante et essentiellement liée au contexte écologique riche de la zone d'étude initiale.<br>Aucune espèce patrimoniale ou de flore remarquable n'a été recensée sur l'emprise du champ. Il sert toutefois, de zones de repos et de nourrissage pour les oiseaux.<br>A une distance proche de l'emprise du projet VNF, sont recensées plusieurs espèces protégées notamment :<br>- Cinq oiseaux remarquables nicheurs : Chardonneret élégant, Fauvette des jardins, Mésange boréale, Verdier d'Europe et Tourterelle des bois ;<br>- Une espèce flore : Pétasite officinale<br>- Deux amphibiens : Crapaud commun et Grenouille verte ;<br>- Une espèce de chiroptères : Pipistrelle commune.<br>Le projet n'est pas implanté en zone humide. | Le site étant localisé en bordure de canal et entouré de champs et d'espaces boisés, l'impact visuel sera négligeable.<br>L'exploitation du site aura des impacts temporaires et/ou permanents sur huit espèces faunistiques et une espèce flore, lors des travaux puis en exploitation correspondant à une altération des zones de reproduction ou de repos et une perturbation intentionnelle des espèces protégées. | Un traitement paysager sera réalisé si les PLU modifiés imposent des prescriptions particulières.<br>La principale mesure est l'évitement. En effet, le site sera implanté au droit de la zone la moins sensible de la zone d'étude initialement proposée par VNF.<br>Des mesures de réduction et de compensation seront mises en place comme la réalisation des travaux au cours de l'automne-hiver précédent l'aménagement du site car à cette période les milieux boisés ne sont plus exploités par les oiseaux ou encore l'aménagement de noues.<br>Un dossier de dérogation à la stricte protection des espèces a été réalisé pour 5 espèces remarquables protégées nicheuses, 2 espèces d'amphibiens et une espèce de chiroptère. |

| Thématique | Etat initial | Incidence | Solutions de substitution et mesures pour éviter les effets négatifs |
|---|---|---|---|
| Milieu humain | Le site n'est pas localisé à proximité d'établissements sensibles.<br><br>Le site d'étude est localisé en bordure du canal de l'Escaut et est éloigné de plusieurs kilomètres des principales voies de circulation.<br><br>Le site d'étude est localisé dans une zone à prescription archéologique. | Durant la réalisation des travaux préparatoires et l'exploitation du site, le trafic des véhicules associés au projet entraînera une augmentation des flux de circulation sur la RD102 (pont d'Hergnies) correspondant à la voie d'accès au site et sur le chemin de service VNF. Ainsi, des impacts pourraient se faire ressentir sur le trafic du secteur d'étude et sur les usagers de la zone.<br><br>L'impact en termes de trafic sera cependant faible, compte tenu des quelques engins de chantier susceptibles d'utiliser les voiries du site et les tracto-bennes évacuant les sédiments pour valorisation. La totalité des apports de sédiment sera réalisée par voie d'eau ainsi que la majorité des sorties. | Une des mesures principales relatives au transport routier consiste à privilégier le transport des sédiments par voie d'eau pour préserver les axes routiers, dans la mesure du possible.<br><br>De plus, une signalétique adaptée sera mise en place sur la route RD102 aux abords de l'entrée du site, afin d'indiquer la possibilité d'entrées et sorties de camions. Un entretien particulier de cette voirie devra être réalisé afin d'éviter l'accumulation de poussières ou de sable liée au passage des véhicules. |
| Air ambiant | Les entreprises situées à proximité du site, sont des sources potentielles d'émissions de poussières et d'émissions diffuses par le biais des circulations des poids lourds sur le site et de leurs différentes installations. Cependant, les entreprises locales sont éloignées du site de plus d'1 km.<br><br>Les axes routiers situés non loin du lieu d'implantation du projet sont des sources potentielles de nuisances atmosphériques. Cependant, ils sont éloignés de l'installation projetée.<br><br>Les sources de nuisances à proximité du site sont négligeables. | Lors de la phase préparatoire et lors de l'exploitation du site, des poussières et polluants sont susceptibles d'être engendrés par les travaux de terrassement, la circulation des engins de chantier, l'envol de poussières de sédiments et la dispersion de polluants volatils.<br><br>Ces poussières et polluants pourront avoir un impact sur la santé des employés et des riverains en entrainant notamment des gênes olfactives, des irritations oculaires, une diminution de la capacité respiratoire, …<br><br>Ces impacts sont toutefois relativement limités dans le temps en raison de la faible présence des engins de chantier sur le site et peu probable du fait des caractéristiques des sédiments (humides en entrée sur le site) et des sols en place. | Les mesures proposées afin de lutter contre l'envol des poussières consistent à arroser les zones susceptibles d'émettre des poussières, en cas de temps sec et/ou de grand vent. |
| Niveaux sonores et vibrations | Les sources potentielles d'émissions de bruit et de vibrations présentes dans l'environnement du terrain de dépôt sont :<br>- Le trafic fluvial sur le canal de l'Escaut situé à proximité immédiate du terrain ;<br>- Les routes départementales D68 et D368 situées à proximité du site. | Le bruit et les vibrations générés par le site de transit et de stockage de sédiments ne concernent que la phase de dépotage et la phase de retournement des sédiments pour le transit ainsi que la mise en dépôt pour le stockage. En effet, des engins seront présents lors de ces phases afin de procéder au déchargement et au retournement des sédiments. Ces interventions sont toutefois très ponctuelles et de courtes durées.<br><br>Dans une moindre mesure, les quelques évacuations de sédiments par tracto-bennes depuis le transit ou le stockage pour valorisation pourraient engendrer des nuisances sonores.<br><br>Cependant, les habitations les plus proches sont éloignées du site et des voies de circulation.<br><br>Aussi, les incidences du projet sur le bruit et les vibrations peuvent être considérées comme très faibles à nulles. | Des prescriptions pourront être imposées au futur exploitant pour limiter le bruit lié aux reculs des engins. |
| Sanitaire | Tenant compte de la méthodologie, le seul paramètre retenu dans le cadre de l'évaluation sanitaire est les poussières. | Ces poussières pourraient avoir un impact sur la santé des employés et des riverains en entrainant notamment des gênes olfactives, des irritations oculaires, … | La dispersion atmosphérique réalisée ne montre pas d'impact sanitaire significatif. Aucune mesure compensatoire n'est envisagée. |

## 4. *Les impacts sur l'activité agricole*

L'emprise du projet est actuellement occupée par un exploitant agricole. En effet, Voies Navigables de France avait contracté une convention d'occupation temporaire sur ses propriétés.

Extrait de la convention d'occupation temporaire :

**IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

**TITRE I. DISPOSITIONS SPECIFIQUES**

**ARTICLE 1 : LOCALISATION DE L'OCCUPATION**

VNF met temporairement à la disposition de l'occupant, aux fins et conditions décrites ci-après, une partie du domaine public fluvial qui lui est confié :

**Partie(s) terrestre(s) :**

| Commune | Lieu-dit | Voie d'eau | PK | Rive |
|---|---|---|---|---|
| MORTAGNE DU NORD | TD n° 11 | Escaut | 42,9400 | Gauche |
| CHATEAU L ABBAYE | TD n° 11 | Escaut | 42,8300 | Gauche |
| MORTAGNE DU NORD | TD n° 11 | Escaut | 42,9400 | Gauche |

**Surface occupée :** superficie de 70 900 m² pour pacage d'animaux sur le TD 11

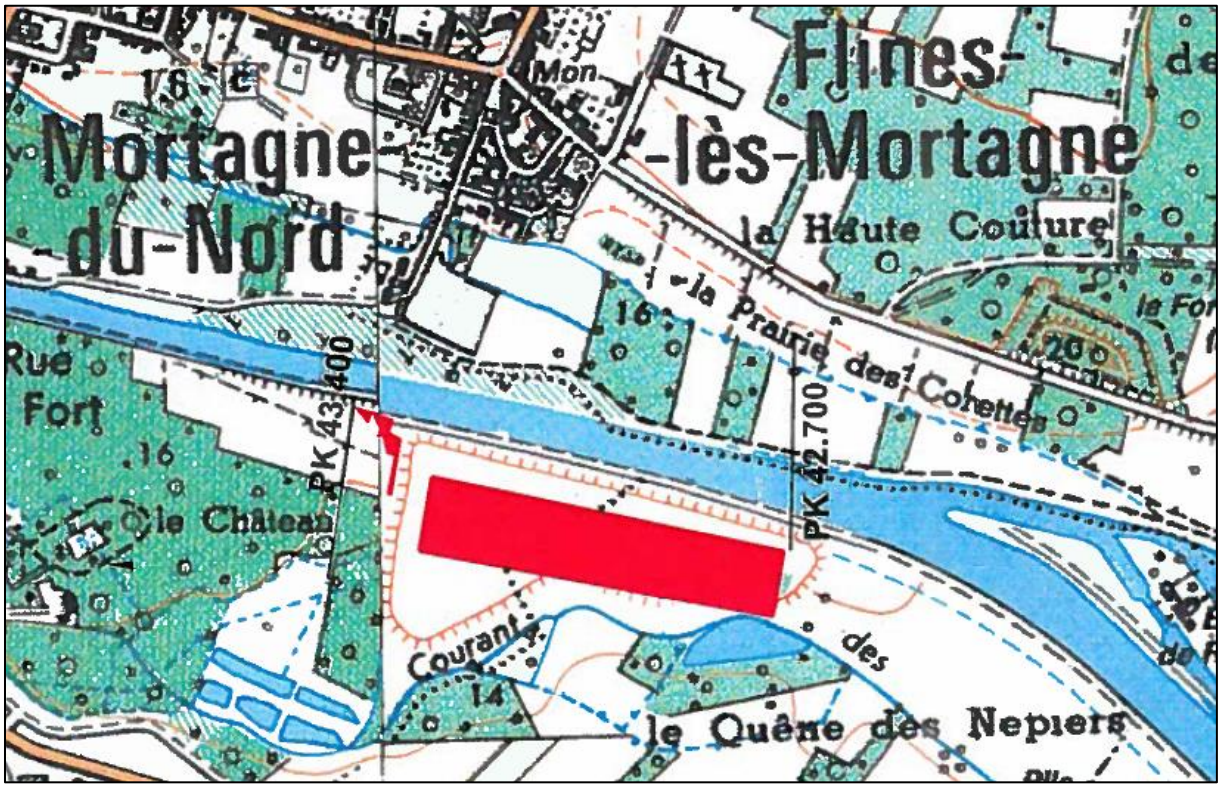
**Voie(s) d'eau :**

| Libellé | Section | PK | Rive | Commune |
|---|---|---|---|---|
| Escaut | Escaut, de Condé à Mortagne | 42,7000 | Gauche | CHATEAU L ABBAYE |
| Escaut | Escaut, de Condé à Mortagne | 43,4000 | Gauche | MORTAGNE DU NORD |

**Complément de localisation :** TD 11 : parcelles U n°s 629 - 1539 - 1614 - 1615 - 1617 sur Mortagne du Nord et U n° 1852 (partie) sur Château l'Abbaye.

La présente convention ne vaut que pour la localisation précédemment détaillée. Elle est consentie sous le régime des autorisations d'occupation du domaine public. L'emplacement occupé figure sur le plan annexé à la présente convention.

Ci-contre le plan annexé à la convention :




Les terrains concernés sont exploités par une seule exploitation agricole. Il s'agit du « GAEC DES CORIAUX » dont le siège se situe sur la commune de Château l'Abbaye.

Suite à une prise de contact par la commune de Château l'Abbaye, nous pouvons affirmer que les propriétaires du GAEC sont en fin exploitation et qu'ils n'ont pas encore de repreneurs pour le moment. Les propriétaires du GAEC n'ont pas encore communiqué toutes les informations.

Une étude de compensation agricole, dont les modalités d'application introduite par la loi d'avenir du 13 octobre 2014 (article L 112-1-3 du code rural) sont fixées par le décret du 31 août 2016, sera réalisée.

# V. Justification du caractère d'intérêt général : un projet pour une croissance économique et le développement durable des territoires

L'article L.4311-1 du code des Transports reprend les missions auxquelles Voies Navigables de France est tenu : « *L'établissement public de l'Etat à caractère administratif dénommé " Voies navigables de France " :*

*1° Assure l'exploitation,* ***l'entretien, la maintenance****,* ***l'amélioration****, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire ;*

*2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;*

*3°* ***Concourt au développement durable*** *et à l'aménagement du territoire, notamment par la sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;*

*4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé.* ».

Un établissement public est une personne morale de droit public disposant d'une autonomie administrative et financière afin de remplir **une mission d'intérêt général**, précisément définie, sous le contrôle de la collectivité publique dont il dépend. **Parmi plusieurs de ses missions, l'établissement Voies Navigables de France est chargé de l'entretien et de la maintenance des voies navigables afin de favoriser le développement de ce mode de transport tout en concourant au développement durable.**

**En l'espèce, l'aménagement d'une nouvelle installation de transit et de stockage de sédiments est essentiel pour la bonne gestion des canaux et entre dans la mission d'intérêt général de *Voies Navigables de France*.**

Le statut « *d'établissement public administratif* » de VNF est plutôt récent. C'est la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies Navigables de France, qui a est à l'origine de cette évolution.

Selon le rapport d'information n° 724 (2013-2014) de MM. Francis GRIGNON et Yves ROME, fait au nom de la commission du développement durable et de la commission pour le contrôle de l'application des lois, déposé le 15 juillet 2014 le « *caractère administratif l'emporte sans discussion sur sa dimension industrielle et commerciale, et, cette identité administrative devant être renforcée par les dispositions de la loi de 2012 avec notamment le transfert des effectifs ministériels vers VNF, il était logique de métamorphoser VNF en le faisant passer du statut d'établissement public industriel et commercial (EPIC) à celui d'établissement public administratif (EPA)* ».

*« L'objet de VNF, sans être absolument dénué de considérations industrielles ou commerciales, était essentiellement de gérer des infrastructures avec une optique d'aménageur et de développement à des fins très marginalement commerciales.*

*La mission de VNF réside plutôt dans la production de biens publics qui ne sont pas spontanément produits par le marché* ».

Une étude qui accompagnait le projet de loi mettait en lumière les objectifs de ce dernier :

- Développer le transport fluvial en confortant son avantage concurrentiel, en profitant du renforcement et de la modernisation du réseau.
- Permettre le maintien de la navigation sur l'ensemble du réseau et de conserver un réseau fréquenté par la navigation de plaisance.
- Fiabiliser la gestion hydraulique.
- Avoir des impacts environnementaux grâce au report modal et à l'amélioration des ouvrages et des conditions d'exploitation du réseau.

En effet, le développement du transport fluvial peut être perçu comme solution en termes d'environnement. La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement de 2009 (dite Grenelle I) avait confirmé la volonté de reporter le transport de marchandises vers des modes alternatifs à la route.

L’objectif était de développer un moyen de transport qui permette de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport de marchandises avec comme projet phare le canal Seine Nord Europe. Des chiffres avaient d’ailleurs été annoncés comme but à atteindre. Le fret fluvial devait passer à 16,7 milliards de tonnes kilométriques soit un accroissement de 9,2 milliards répartie entre le canal Seine Nord Europe (4,7 milliards) et l'évolution, qualifiée de tendancielle, du trafic (4,5 milliards). Ce report se traduirait par une résorption des émissions comprise entre 340 000 tonnes de $CO_2$ et 420 000 tonnes.

En particulier, le canal Seine Nord Europe permettrait d'économiser 250 000 tonnes de $CO_2$ par an à partir de 2020 (partiellement hors de France). Le reste du réseau devrait permettre d'économiser entre 92 000 et 170 000 tonnes de $CO_2$ selon l'origine du report modal (fer ou route) et selon la vérification d'une hypothèse de réduction des émissions propres à la voie d'eau (fixée à moins 20 %).

De plus, le projet s’inscrit dans la nécessité de développer les filières de valorisation des sédiments (valoriser des sédiments secs est un peu plus facile que des sédiments mouillés).

Le développement du transport fluvial aurait donc des répercussions positives sur l’environnement. Cependant, d’autres éléments peuvent également être réduits par ce développement. C’est le cas par exemple des nuisances sonores, de la congestion routière ou encore de l'accidentologie.

Des avantages d’ordres macro-économiques peuvent également être avancés :

- un renforcement de la compétitivité des industries par l'accès à une offre logistique complémentaire du fait de ses tarifs, de sa fiabilité et de sa sécurité ;
- une consolidation de la position des grands ports maritimes français ;
- un développement des ports intérieurs notamment par l'installation de plates-formes multimodales.
- une baisse des coûts de prise en charge des sédiments, car actuellement la prise en charge des sédiments est gérée par des entreprises de dragage étrangères (belges ou hollandaises).

**En l'espèce, le projet revêt un caractère d'intérêt général puisqu'il s'agit ici de créer et d'implanter une installation permettant de gérer l'entretien du chenal navigable mais également d'assurer le libre écoulement des eaux et préserver les écosystèmes aquatiques. La partie transit de la future plateforme a pour objectif d'assécher les matériaux inertes ou non inertes non dangereux issus du dragage, puis de les utiliser notamment pour des projets d'aménagement paysager répondant à un besoin, en les substituants aux matériaux d'apport nécessaires. Cette démarche permet de valoriser les matériaux excédentaires, plutôt que de les stocker sur des terrains de dépôts.**

Enfin, ce projet est en relation avec deux autres projets similaires dans la Région, celui de Wambrechies et Aire-sur-la-Lys. Le projet de Wambrechies vise la création d'une installation de transit, et celui d'Aire-sur-la-Lys est identique à celui de Château l'Abbaye et de Mortagne, c'est à dire l'aménagement d'une installation de transit et de stockage.

# VI. Conclusion

Le choix définitif du site a été défini afin de limiter au maximum les impacts environnementaux et par conséquent, la mise en place de mesures compensatoires. Lors de l'étude des différents scénarios (pour le choix du site), la maitrise d'œuvre a pris en compte les enjeux environnementaux car les propositions des zones d'évitement établies par Rainette ont été prises en compte. Il est important de préciser également qu'aucune zone boisée ne sera impactée par le projet.

Cet aménagement entre dans un cadre environnemental beaucoup plus large en termes de bénéfices environnementaux. En effet, l'entretien des voies navigables est indispensable si l'on veut que cette infrastructure perdure dans le temps et se développe. Le dragage est nécessaire pour maintenir les objectifs suivants :

- Assurer le niveau de service des itinéraires conformément aux textes de référence, et notamment le maintien du rectangle de navigation y compris son mouillage garanti ;
- Garantir les conditions de sécurité le long de ces itinéraires ;
- Répondre aux attentes des usagers de la voies d'eau ;
- Maintenir une bonne gestion hydraulique ;
- Développer le transport fluvial.

La voie d'eau favorise la circulation des biens et des personnes sur un réseau respectueux de l'environnement. Véritable infrastructure de transport, les voies navigables sont une alternative au réseau routier.