

# Déclaration de projet entraînant mise en compatibilité du PLU

-

## *Réunion d'examen conjoint*

*26 juin 2018*

Projet d'installation de transit et de stockage de sédiments non dangereux

I – Contexte

II – Présentation du projet

III – Enjeux environnementaux

IV – Prise en compte des risques

V – Impacts agricoles et compensation

VI – Justification du caractère d'intérêt général

VII – Conséquences sur les documents d'urbanisme

# Contexte

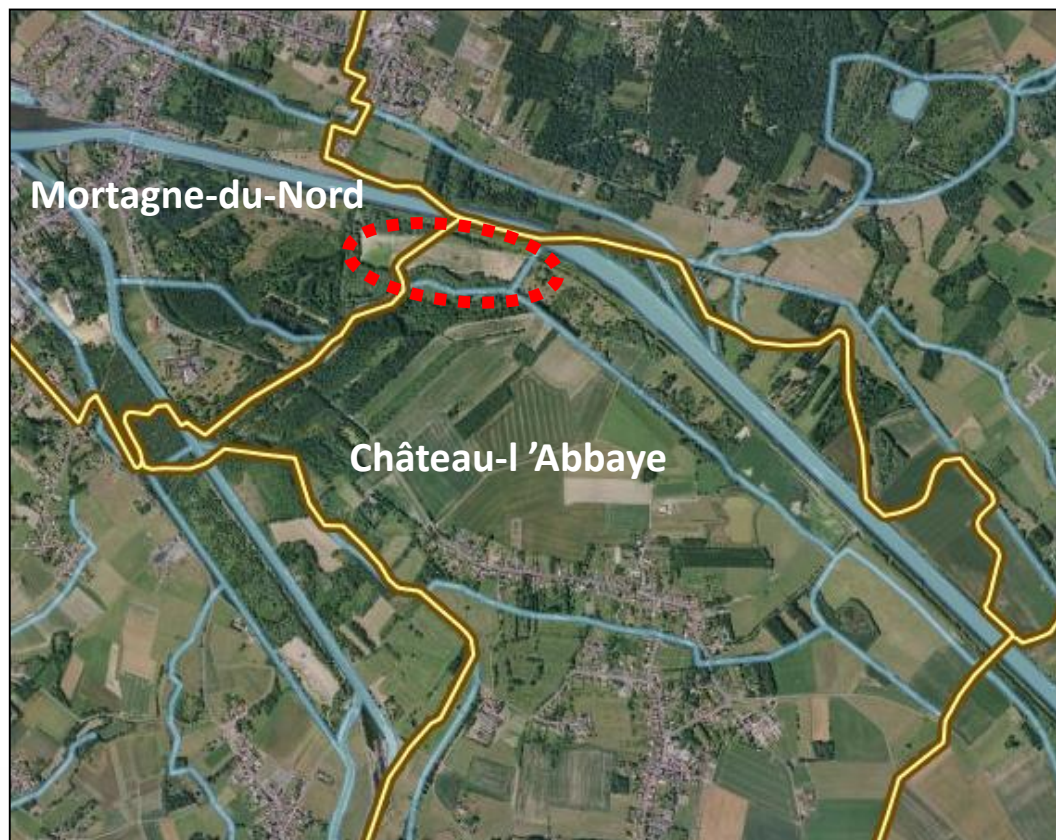
Le projet s'inscrit dans un contexte global de gestion à terre des sédiments issus des opérations de dragages d'entretien de Voies Navigables de France sur son réseau fluvial, en particulier les sédiments :

- du canal du Nord,
- du canal de la Sensée,
- du canal de l'Escaut à grand gabarit,
- du canal de l'Escaut à petit gabarit
- du canal de Saint-Quentin.

VNF disposent de terrains de dépôt. 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, VNF 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.

# Contexte

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.



# Contexte

La future installation s'inscrit dans les efforts actuels de développement de la voie d'eau :

- usage historique des terrains de dépôt ;
- aujourd'hui nouvelle réglementation ICPE imposant les barrières passives et actives pour les installations de stockage.



Dans la région trois autres installations de ce type sont prévues.

La nouvelle installation permettra une meilleure gestion des sédiments des dragages d'entretien.

Les dragages d'entretien permettent de garantir :

- les mouillages et donc la navigation fluviale,
- la sécurité des usagers,
- la gestion hydraulique.

Le projet s'inscrit dans un contexte réglementaire évolutif et exigeant en termes :

- de qualité environnementale,
- de minimisation des nuisances,
- de protection de la ressource en eau,
- d'acceptation des sédiments et de développement de filières de valorisation.

# Présentation du projet



# Présentation du projet

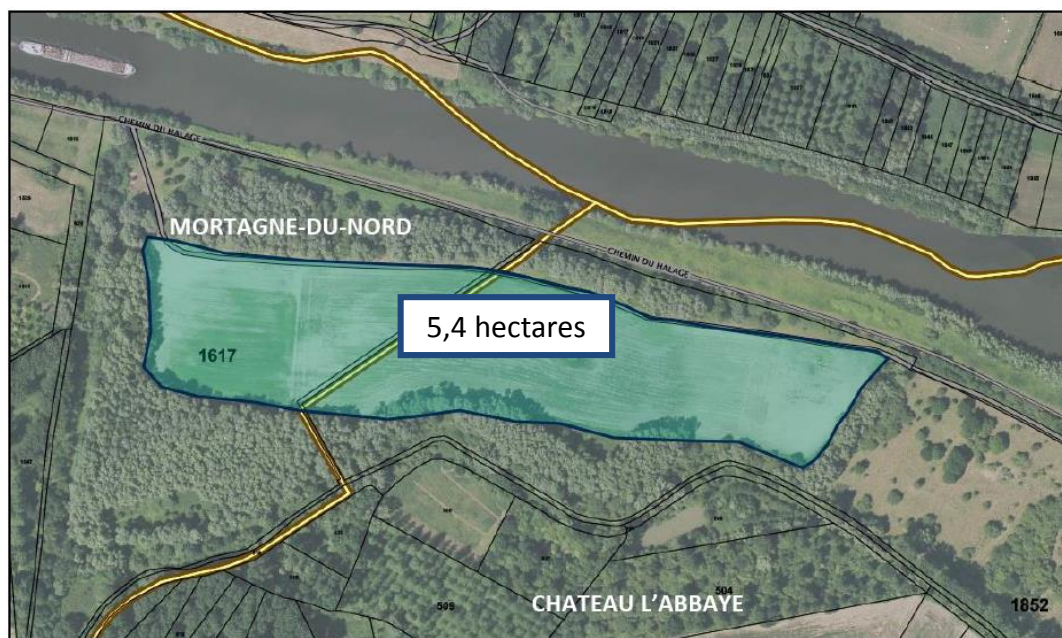
Le site a été choisi suivant une analyse multi-critères portant notamment sur

- l'évitement et la réduction des impacts sur l'environnement;
- le contexte hydrogéologique favorable;
- l'inexistence de protection patrimoniale;
- la superficie intéressante permettant la rentabilité du site;
- la maîtrise foncière.

# Présentation du projet

## Localisation du site

L'installation est située 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.



Château l'Abbaye		Mortagne-du-Nord	
n° parcelle	U 1852	n° parcelle	U 1617
surface en m <sup>2</sup>	162 595	surface en m <sup>2</sup>	74 600
Domaine Public Fluvial (VNF)			

(environ 2,2 Ha sur Mortagne-du-Nord et 3,2 Ha sur Château).

# Présentation du projet

## *Localisation du site*

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 prairies 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.

# Présentation du projet

## Localisation du site

L'accès au site s'effectuera prioritairement 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.



# Présentation du projet

## *Description technique du projet et exploitation*

Le fonctionnement du site est le suivant :

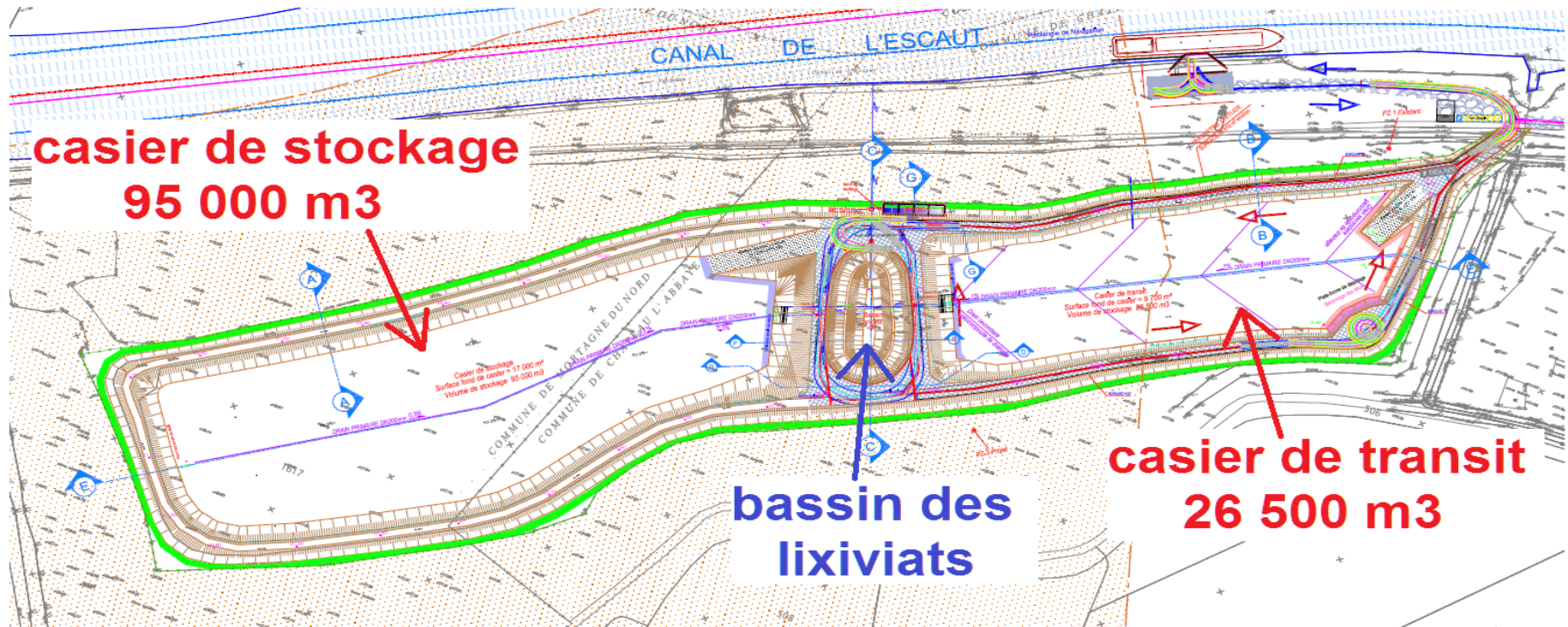
- La première phase consiste au dépotage dans le casier de transit de l'installation des sédiments non dangereux arrivés par voie d'eau à l'aide d'une pelle.
- La seconde phase correspond à l'assèchement des sédiments pendant une durée limitée. Afin d'accélérer cette phase, les sédiments seront retournés 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).



# Présentation du projet

## Description technique du projet



# Enjeux environnementaux

# Enjeux environnementaux

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.

Cette étude d'impact a été reprise dans le dossier de déclaration de projet au niveau de l'évaluation environnementale (des indicateurs de suivi ont simplement été ajoutés).



# Enjeux environnementaux

## *Les espaces naturels*

### Site NATURA 2000

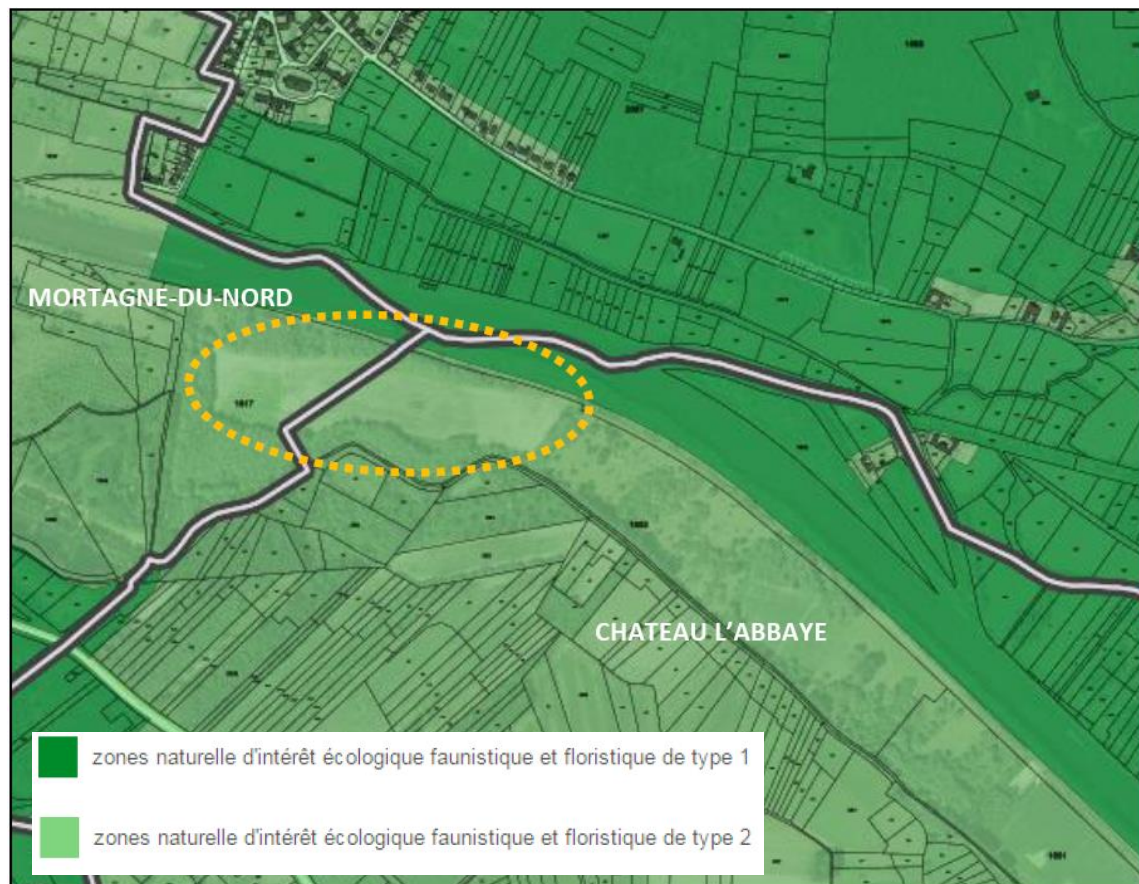


Le projet n'aura pas d'impacts sur les sites NATURA 2000 puisqu'aucune d'entre elles ne se trouvent dans le périmètre du projet.

# Enjeux environnementaux

## Les espaces naturels

### Les ZNIEFF



Les ZNIEFF constituent un inventaire.

Le fait que le projet intègre le périmètre d'une ZNIEFF de type II n'empêche pas la réalisation du projet.

Définition de la ZNIEFF de type II : « *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.

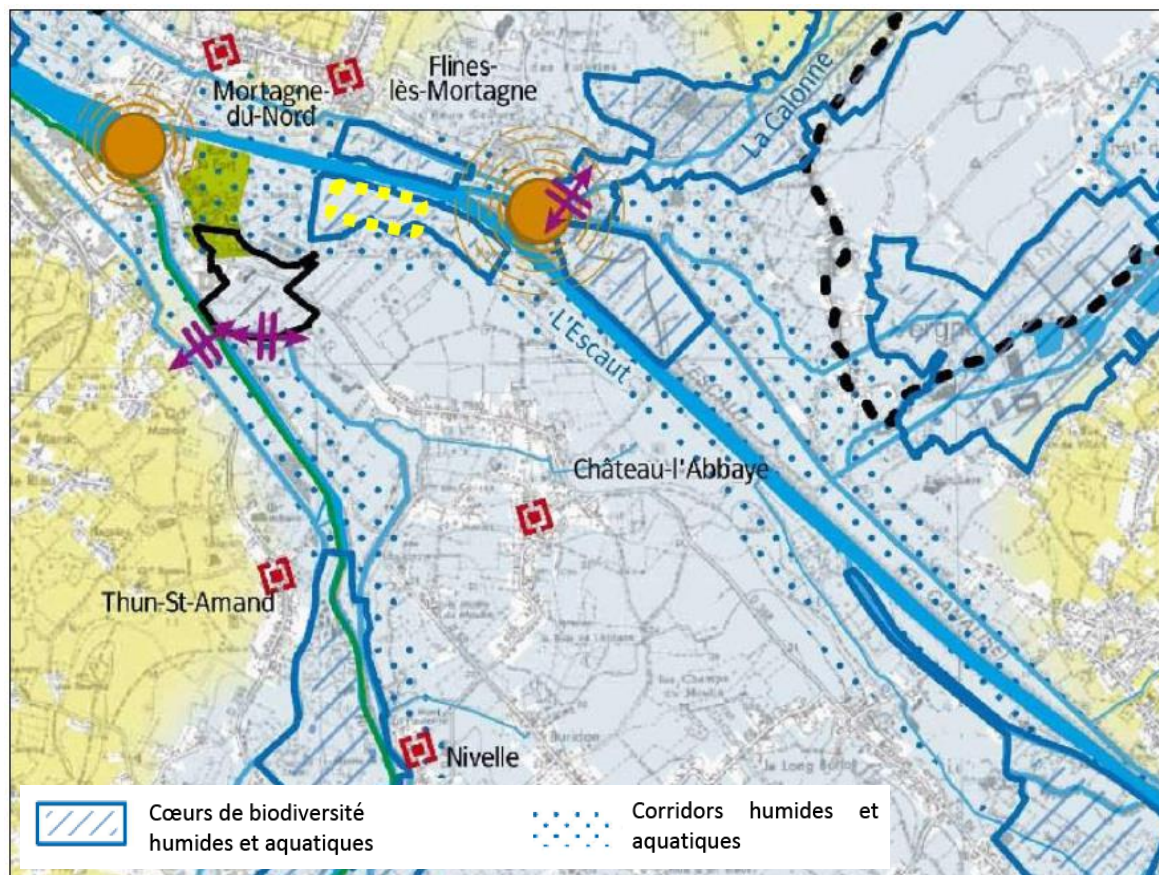
Toutefois : prise en compte importante du principe ERC.



# Enjeux environnementaux

## *Les espaces naturels*

### La Charte du Parc Naturel Régional Scarpe Escaut



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.

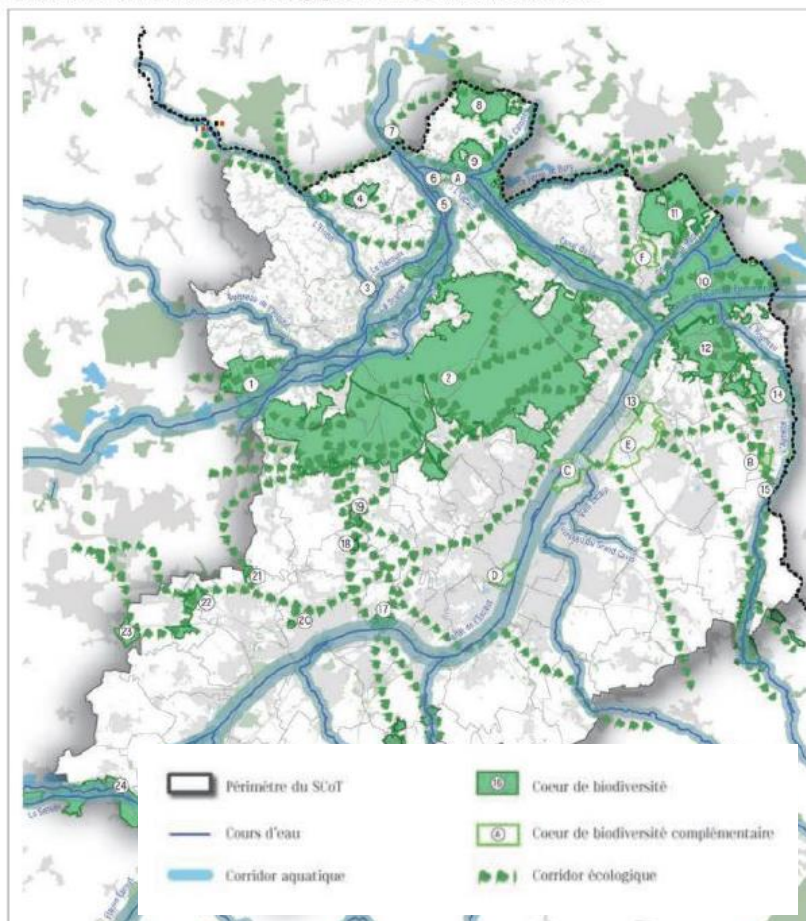
Analyse zone humide : des études ont été réalisées et le projet a été adapté à ces dernières.

# Enjeux environnementaux

## Les espaces naturels

### Trame Verte et Bleue du SCoT du Valenciennois

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



La zone du futur projet semble intégrer un « coeur 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.



# Enjeux environnementaux

## *Les espaces naturels*

### Les zones humides et zones à dominante humide



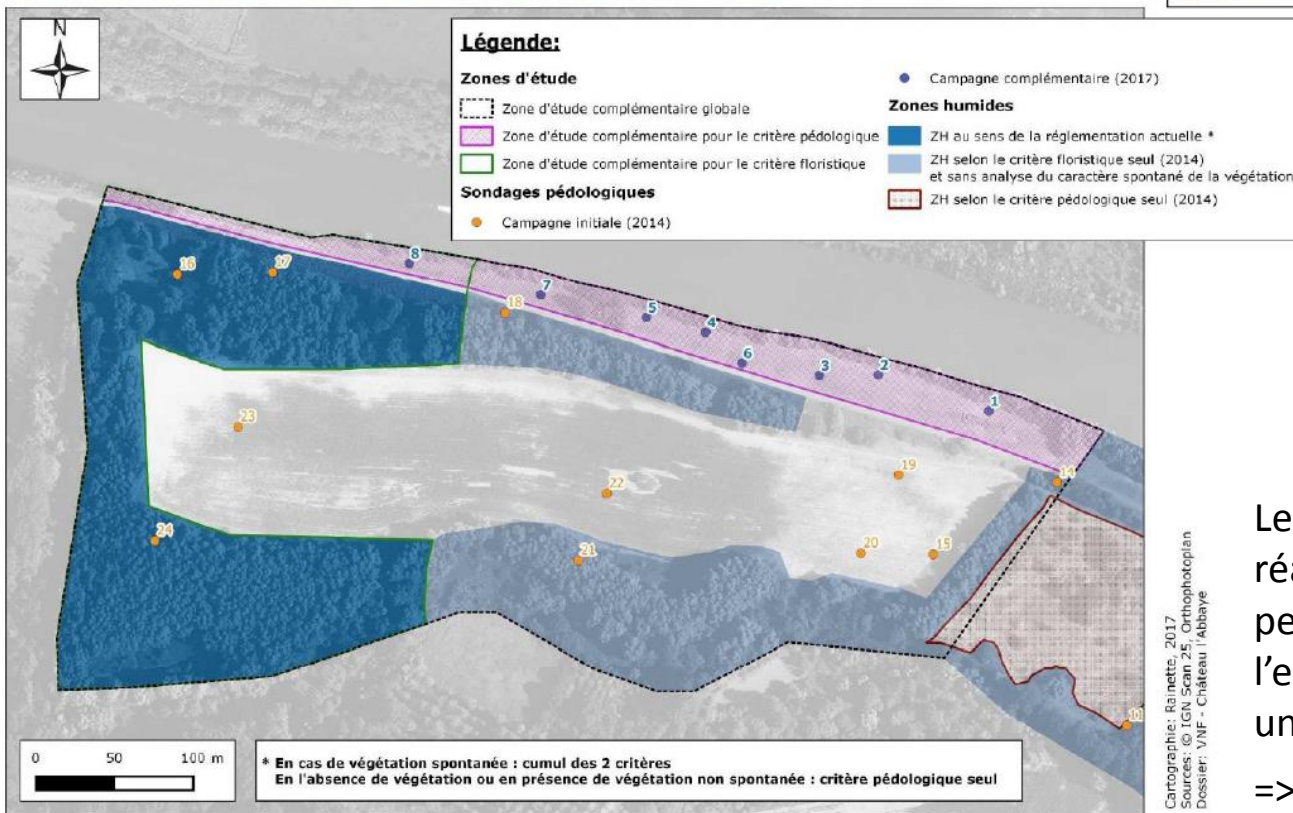
L'étude d'impact, dans la cadre du DDAE a identifié de manière plus précise les zones qui sont considérées comme humides.

# Enjeux environnementaux

## Les espaces naturels

### Les zones humides et zones à dominante humide

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 travaux et les sondages réalisés dans la zone, permettent d'affirmer que l'emprise du projet n'est pas une zone humide.

=> Evitement maximal

# Prise en compte des risques

# Prise en compte des risques

## *Le risque inondation*

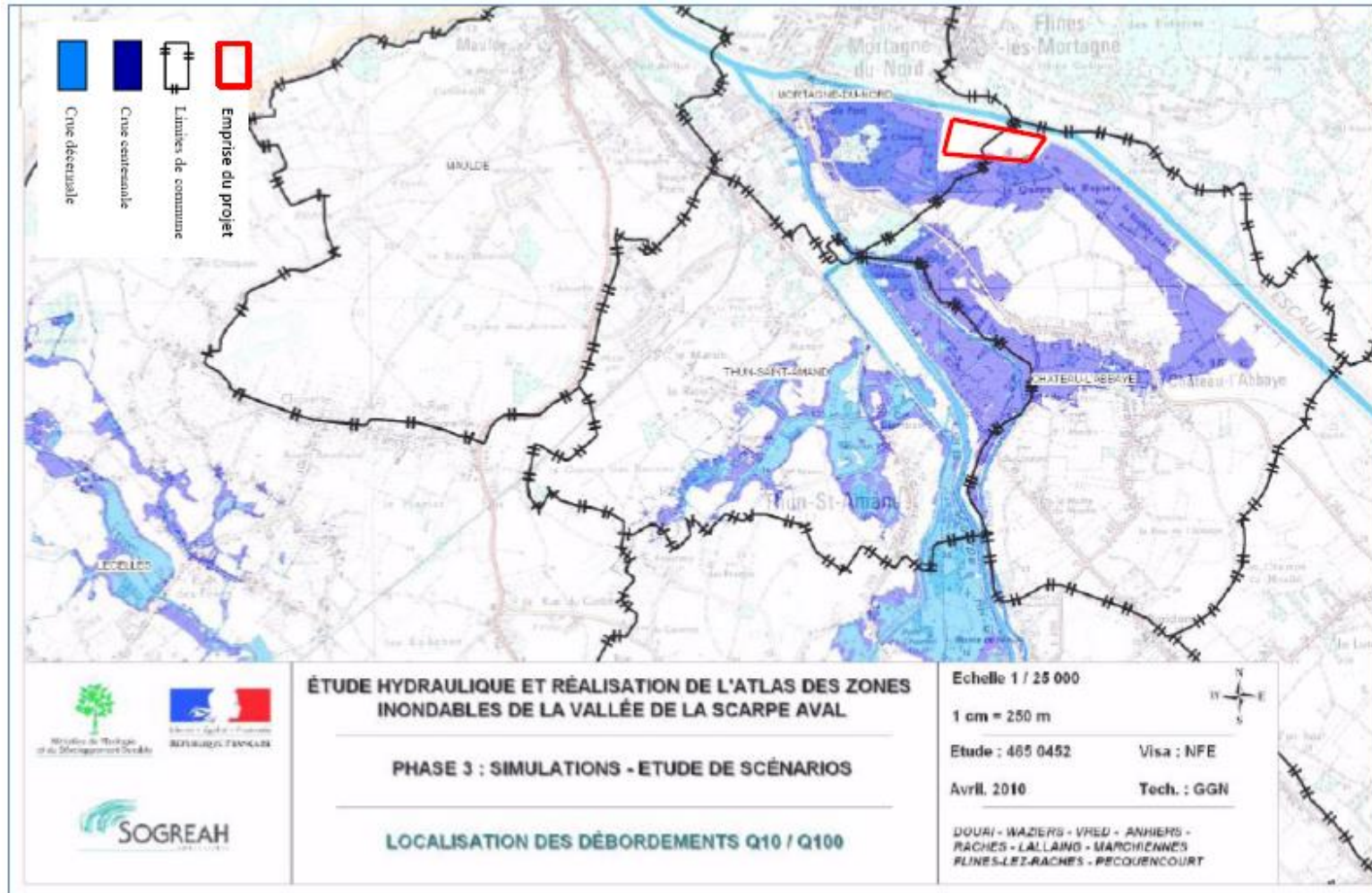
Il n'y a pas de PPRI (Plan de Prévention du Risque d'inondation) sur le territoire des communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du Nord.

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.



# Prise en compte des risques

## Le risque inondation



L'emprise du projet ne se situe pas dans des zones inondables par l'Escaut.

# Prise en compte des risques

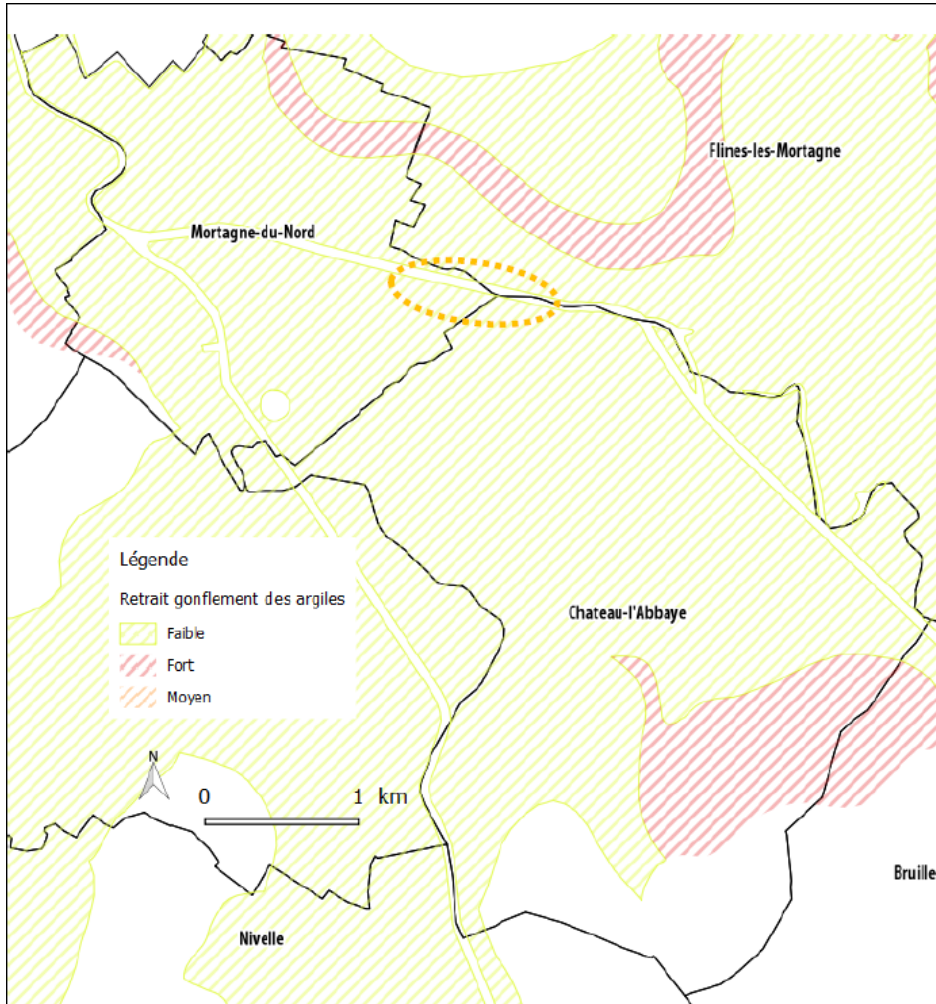
## *Le risque de remontée de nappe*



Les communes de Château l'Abbaye et Mortagne-du-Nord ne sont pas concernées par des remontées de nappes importantes sur leur territoire

# Prise en compte des risques

## *Le risque de mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles*



Le site du projet est concerné par un aléa faible, il n'y a donc pas de conséquences sur le futur projet.



# Synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures

## *Milieu physique*

### **Etat initial**

Sensibilité du site en raison :

- vulnérabilité de la nappe superficielle et de la nappe des sables Landéniens (couche géologique peu perméable) – Pas de captage AEP dans ces nappes.
- mauvais état physico chimique et écologique à ce jour des eaux superficielles de la Scarpe et de l'Escaut.

### **Incidence**

- Modification significative de la topographie du site
- Faible risque de pollution des sols et eaux souterraines (déversement accidentel d'hydrocarbures ou d'huiles d'engins de chantier) en phase chantier et exploitation
- Faible impact environnemental lié à la qualité des sédiments : sédiments non dangereux.

### **Solutions et mesures d'évitement**

- Imperméabilisation des voiries en haut de digues avec récupération et traitement des eaux pluviales
- Barrières d'étanchéité en fond de casiers pour éviter tout risque de contamination
- Récupération/traitement des eaux de ressuyage et de lixiviats dans un bassin de stockage et contrôles de la qualité des eaux avant rejet au milieu naturel
- Kit de dépollution sur tous les engins de chantier

# Synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures

## *Milieu naturel*

### **Etat initial**

Contexte écologique riche :

- Site inclus dans une ZNIEFF de type II et à proximité immédiate d'une zone Natura 2000
- Emprise du site projeté correspond en grande partie une surface cultivée
- Quai et accès au quai localisés au droit d'un habitat d'intérêt communautaire (ourlet nitrophile<sup>1</sup>)
- Aucune espèce patrimoniale ou de flore remarquable recensée sur l'emprise du champ
- Projet n'est pas implanté en zone humide.

### **Incidence**

- Impact visuel négligeable.
- Impacts temporaires et/ou permanents du site sur huit espèces faunistiques et une espèce flore en phase travaux et exploitation : altération des zones de reproduction ou de repos et perturbation intentionnelle des espèces protégées.

### **Solutions et mesures d'évitement**

- Traitement paysager si imposés par les PLU modifiés
- Principale mesure d'évitement : implantation du site au droit de la zone la moins sensible de la zone d'étude initialement proposée par VNF.
- Mesures de réduction et de compensation : Adaptation de la période de travaux (automne-hiver)

# Synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures

## *Milieu humain*

### **Etat initial**

- Pas d'établissements sensibles à proximité
- Site bord à voie d'eau (Escaut) et éloigné de plusieurs kilomètres des principales voies de circulation
- Site localisé dans une zone à prescription archéologique.

### **Incidence**

- En phase travaux : augmentation des flux de circulation sur la RD102 (pont d'Hergnies) + sur le chemin de service VNF
- En phase exploitation : impact faible en termes de trafic : entrées et sorties des sédiments par voie d'eau + déchargement des barges par tracto-bennes au niveau du quai puis transfert vers le casier

### **Solutions et mesures d'évitement**

- Transport des sédiments par voie d'eau pour préserver les axes routiers, dans la mesure du possible
- Pas d'apports de matériaux extérieurs (source potentielle de trafic camions) pour la construction du site (équilibre déblais/remblais)
- Aménagement de l'accès au niveau de la route RD102 en phase travaux + entretien de la voirie devra pour éviter l'accumulation de poussières ou de sable liée au passage des véhicules.

# Synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures

## *Niveaux sonores et vibrations*

### **Etat initial**

Les sources potentielles d'émissions de bruit et de vibrations :

- Le trafic fluvial sur le canal de l'Escaut situé à proximité immédiate du terrain ;
- Les routes départementales D68 et D368 situées à proximité du site.

### **Incidence**

Nuisances de bruit et vibrations très faibles :

- uniquement en phase de dépotage et de retournement des sédiments : interventions ponctuelles et de courtes durées.

- dans une moindre mesure : le transfert des sédiments par tracto-bennes

les habitations les plus proches sont éloignées du site et des voies de circulation.

### **Solutions et mesures d'évitement**

Prescriptions imposées au futur exploitant pour limiter le bruit lié aux reculs des engins.

# Synthèse de l'état initial, des incidences et des mesures

## *Air ambiant*

### **Etat initial**

Sources de nuisance à proximité du site négligeables

- Emissions de poussières par la circulation des poids lourds d'entreprises situées à proximité du site (+ de 1 Km)
- Axes routiers situés à proximité du site (relativement éloignés)

### **Incidence**

- En phase travaux & exploitation : envol de poussières liés aux terrassements et engins de chantier
- Impacts limités dans le temps en phase travaux, et en phase d'exploitation : les sédiments sont humides

### **Solutions et mesures d'évitement**

Prescriptions imposées au futur exploitant pour limiter l'envol de poussières : arrosage des pistes de chantier en cas de temps sec et/ou de grand vent



# Impacts agricoles et compensation agricole

# Impacts agricoles

## *Situation actuelle des terrains*

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.

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.

L'exploitant est en fin d'activité à la fin de l'année 2018, les repreneurs ne sont pas encore identifiés, ils le seront courant 2018. Aucune indication n'est donc possible sur le devenir de l'exploitation, la filière sur laquelle le futur exploitant s'engage. L'impact du projet et cette étude préalable de compensation agricole ne peut donc se baser sur les éventuels repreneurs mais sur la situation actuelle avant la cessation de l'activité.

## **Données de synthèse de son exploitation (Source SAFER) :**

Type	Nombre d'exploitants	Surface totale	Référence laitière	Typologie	Opérateurs	OTEX
GAEC	2	98 Ha au total 15 Ha précaire	Référence laitière 470 MI	50% prairie 50% céréales	Partenaire majeur : SODIAL	Bovins / Laits

# Compensation agricole

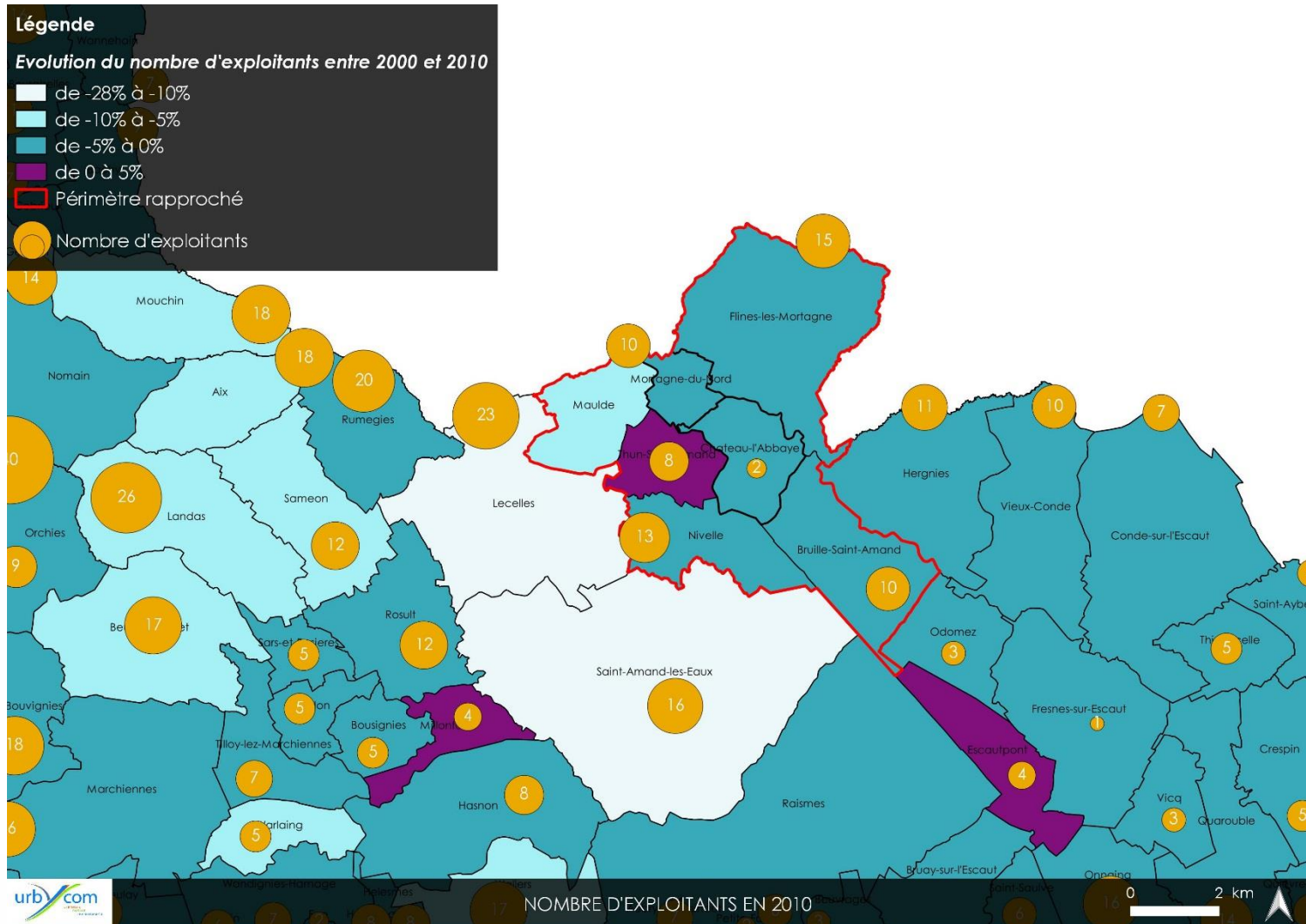
## *Contexte réglementaire*

La réalisation d'une étude préalable et de mesures de compensation collective s'insère dans le cadre du décret du 31 août 2016 (Décret n°2016-1190), qui complète la loi d'avenir de 2014 et qui impose une étude préalable pour certain projet (alinéa 1 article L112-1-3 code rural et de la pêche maritime).

En l'espèce, la réalisation de cette étude se justifie par le fait que les ouvrages réalisés portent sur une emprise d'environ 5,4 Ha à vocation entièrement agricole et affectée à une activité agricole sur les trois dernières années précédant la date de dépôt du dossier d'autorisation.

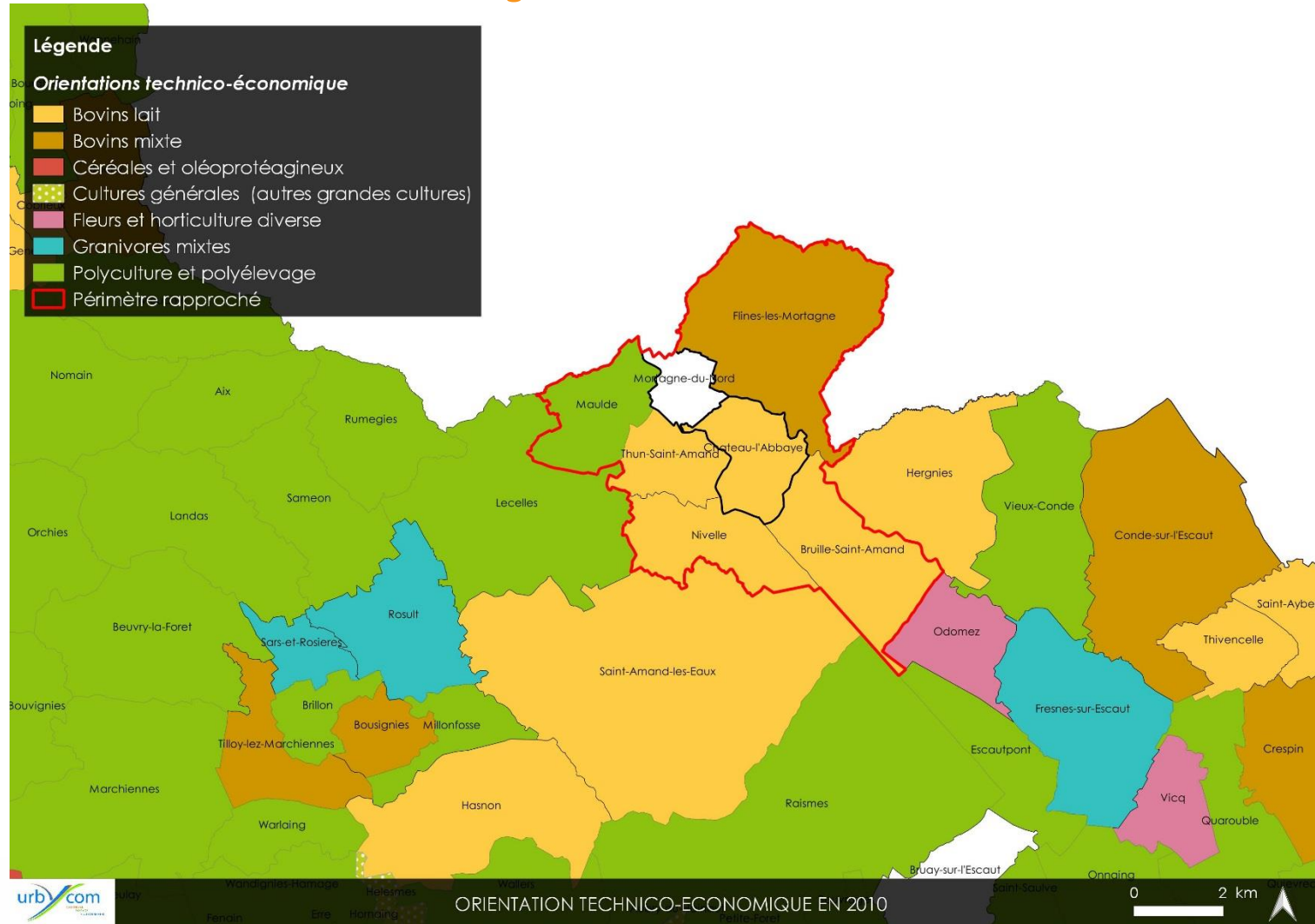
# Compensation agricole

## Etat initial de l'économie agricole



# Compensation agricole

## Etat initial de l'économie agricole



# Compensation agricole

## *Propositions de mesures*

- ➡ Une démarche ERC a été menée
- ➡ Une compensation collective est proposée

# Justification du caractère d'intérêt général

# Justification du caractère d'intérêt général

L'article L.4311-1 du code des Transports reprend les missions auxquelles VNF 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 ;*

*(...)*

*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 ;*

Etablissement public = personne morale de droit public disposant d'une autonomie administrative et financière afin de remplir **une mission d'intérêt général**.



# Justification du caractère d'intérêt général

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 VNF.

Le statut « *d'établissement public administratif* » de VNF = récent.

Origine : Loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies Navigables de France.

Une étude accompagnait le projet de loi et 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.

# Justification du caractère d'intérêt général

Développement du transport fluvial : perçu comme une solution en termes d'environnement.

La loi de 2009 dite Grenelle I : volonté de reporter le transport de marchandises vers des modes alternatifs à la route. L'objectif = 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.

De plus, le projet = outil indispensable pour développer les filières de valorisation des sédiments non dangereux (valoriser des sédiments secs).

Le développement du transport fluvial aurait donc des répercussions positives sur l'environnement. Cependant, d'autres éléments peuvent également être réduits par ce développement : nuisances sonores / congestion routière / l'accidentologie.

# Justification du caractère d'intérêt général

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).

# Justification du caractère d'intérêt général

**En l'espèce, le projet revêt un caractère d'intérêt général dans la gestion des sédiments non dangereux** issus des opérations de dragages d'entretien pour :

- **Maintenir la navigation**
- **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 non dangereux issus du dragage, puis de les utiliser notamment pour des projets d'aménagement paysager répondant à un besoin, en les substituant aux matériaux d'apport nécessaires. Cette démarche permet de valoriser les matériaux excédentaires, plutôt que de les stocker de manière définitive dans des terrains de dépôts.**

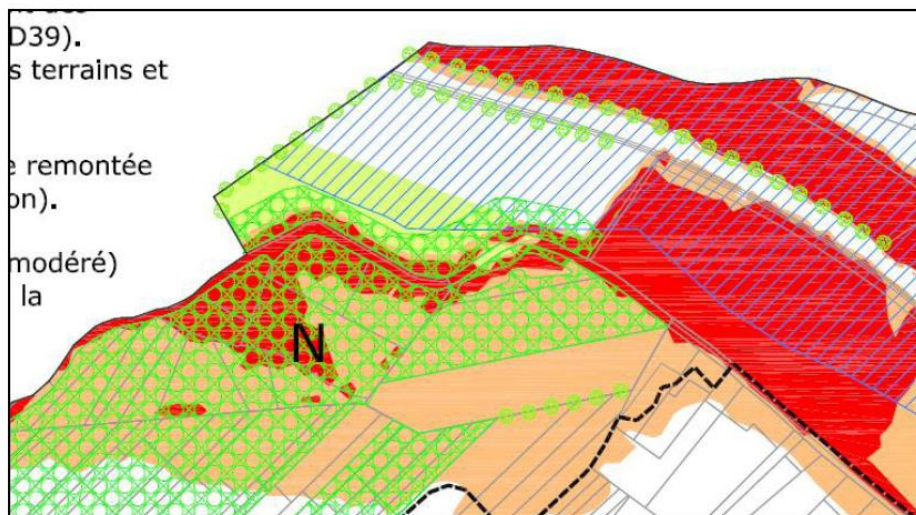
Enfin, le projet s'inscrit dans une démarche globale de gestion et de valorisation des sédiments engagée depuis 2017 (Alluvio) par la Direction Territoriale NPDC de VNF.

# Conséquences sur les documents d'urbanisme

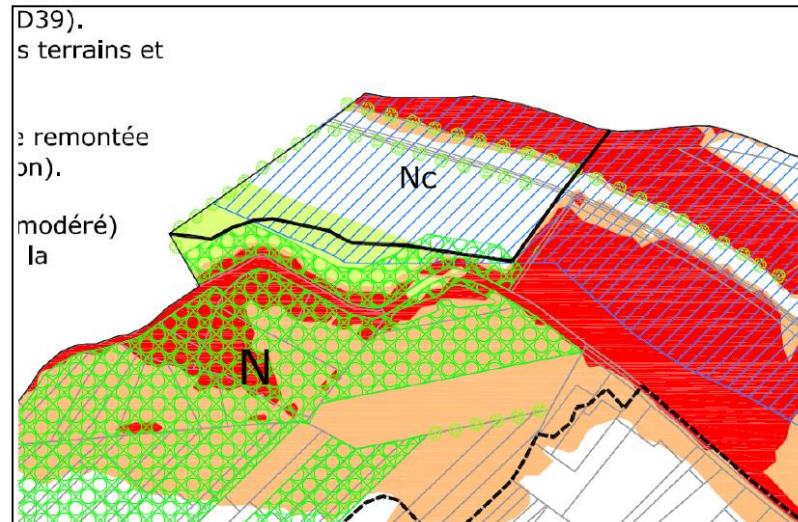
# Conséquences sur les documents d'urbanisme

## Evolution du zonage de Château l'Abbaye

Zonage avant modification



Zonage après modification



La modification du Plan consiste à ajouter un secteur Nc qui permettra uniquement d'autoriser les dépôts, les affouillements, les exhaussements des sols relatifs aux zones de stockage et de transit des sédiments ainsi que les installations liées à l'activité.

Secteur Nc = 5,65 Ha.



# Conséquences sur les documents d'urbanisme

## *Evolution des règlements de Château l'Abbaye et de Mortagne-du-Nord*

### Château l'Abbaye

#### Dans le secteur Nc :

Seuls sont autorisés les dépôts, les affouillements, les exhaussements des sols relatifs aux zones de stockage et de transit des sédiments ainsi que les installations liées à l'activité.

### Mortagne-du-Nord

#### Dans le secteur Nc :

- Les dépôts,
- L'extraction de matériaux,
- Les affouillements et les exhaussements des sols relatifs aux zones de stockage et de transit des sédiments ainsi que les installations liées à l'activité.