



Autorité environnementale

Avis délibéré de l’Autorité environnementale pour le cadrage préalable de l’évaluation environnementale du remplacement de la canalisation de transport d’hydrocarbures liquides reliant les installations de la CIM du Havre aux infrastructures de l’OTAN (LH2) à Saint-Martin-du-Manoir – Projet CIMA-LH2 (76)

n°Ae : 2024-103

Avis délibéré n° 2024-103 adopté lors de la séance du 5 décembre 2024

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 5 décembre 2024 à La Défense (92). L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable de l'évaluation environnementale du remplacement de la canalisation de transport d'hydrocarbures liquides reliant les installations de la CIM du Havre aux infrastructures de l'OTAN (LH2) à Saint-Martin-du-Manoir – Projet CIMA-LH2 (76).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Marc Clément, Barbara Bour-Desprez, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Olivier Milan, Alby Schmitt, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absent(e)s : Virginie Dumoulin, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Laure Tourjansky.

N'ont pas participé à la délibération, en application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae : Karine Brulé, Laurent Michel.

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par la Directrice générale de l'énergie et du climat et le Directeur général de la prévention des risques, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 6 septembre 2024.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement et à celles de l'article R. 122-6 du même code relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 septembre 2023 :

- le préfet de la Seine-Maritime, et a pris en compte la contribution du 23 octobre 2024, ainsi qu'une contribution des services du préfet de la région Normandie du 8 octobre 2024,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Normandie.

Sur le rapport d'Aurélie Papes et de François Vauglin, qui s'est rendu sur site le 14 novembre 2024, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Si le maître d'ouvrage le requiert, avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement). Cette dernière autorité consulte l'Autorité environnementale.

Le présent document expose l'avis de l'Autorité environnementale sur les réponses à apporter à cette demande.

Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. Le présent avis résulte de l'analyse par l'Ae du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées dans un document sollicitant le cadrage. Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et des études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, notamment en vertu de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cet avis présente le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées, ajoute des éléments de cadrage complémentaires qui lui sont apparus utiles, mais n'évoque pas toutes les dispositions qui s'appliquent lorsqu'elles n'ont pas fait l'objet de questions de cadrage.

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet

La canalisation de transport d'hydrocarbures liquides reliant les dépôts pétroliers des installations de la Compagnie industrielle maritime (CIM) du Havre à la station de pompage haute pression « Le Havre 2 » (LH2) située à Saint-Martin-du-Manoir appartient au réseau de 2 300 km d'oléoducs de défense commune (ODC), partie française du Centre Europe des pipelines (CEPS) de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN). Cette canalisation contribue à l'approvisionnement énergétique national et est classée « *Minimum Military requirement* » par l'OTAN car elle est vitale au bon fonctionnement de ses infrastructures.



Figure 1 : Le réseau CEPS (source : dossier).

Les hydrocarbures qu'elle transporte sont essentiellement destinés en temps de paix aux aéroports civils et aux bases aériennes militaires. La canalisation actuelle, d'une longueur d'environ 12 km, a été construite dans les années 1960 et traverse des zones désormais densément peuplées, dont le quartier des Neiges au Havre. Les contrôles et expertises réalisés sur l'ouvrage préconisent un remplacement préventif.

Le projet, nommé CIMA-LH2, consiste à construire une nouvelle canalisation intégralement enterrée d'environ 20 km qui contournera les zones fortement urbanisées reliant les installations de la CIM du Havre à la station LH2. Il est financé à hauteur de 40 M€ HT par l'OTAN. L'Ae a été saisie d'une demande d'examen au cas par cas et a pris une décision de soumission².



Figure 2 : Les canalisations existante (blanc), projetée (jaune) et l'aire d'étude éloignée (source : dossier).

L'État, représenté par le Service national des oléoducs interalliés (SNOI), de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)³, est le demandeur de l'autorisation de construire et d'exploiter pour le compte de l'OTAN.

L'ODC a été construit et mis en service par la société des Transports pétroliers par pipeline (Trapil) en application de la loi du 2 août 1949 modifiée par la loi du 7 juin 1951. En application d'un décret de 1959, Trapil est l'opérateur du SNOI. Elle assure l'exploitation, la maintenance et l'entretien de l'ODC par ordre et pour le compte de l'État. Elle assure la maîtrise d'œuvre du projet.

² Décision F-028-22-C-0170 du 8 décembre 2022, disponible sur le site de l'Ae : https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/decision_projet_snoi_a_saint-martin-du-manoir_76_cle7a34c3.pdf.

³ Le SNOI est en outre placé sous la double tutelle du Ministère des Armées et du Ministère chargé de l'énergie.

1.2 Présentation du projet

1.2.1 Le projet présenté par le dossier

Le projet de remplacement de la canalisation CIMA–LH2 comprend, selon le document de cadrage, les opérations suivantes :

- la réutilisation de la section CIMA–CIMC de la canalisation existante (environ 1,25 km). Sur cette section, une modification de la pression d'utilisation est à prévoir ;
- le remplacement de la canalisation sur la section CIMC–LH2, d'un diamètre inférieur à 20 pouces (environ 50 cm), sur une distance d'un peu plus de 18 km ;
- la modification des stations d'extrémités ;
- la suppression de vannes existantes et la création de nouvelles vannes.

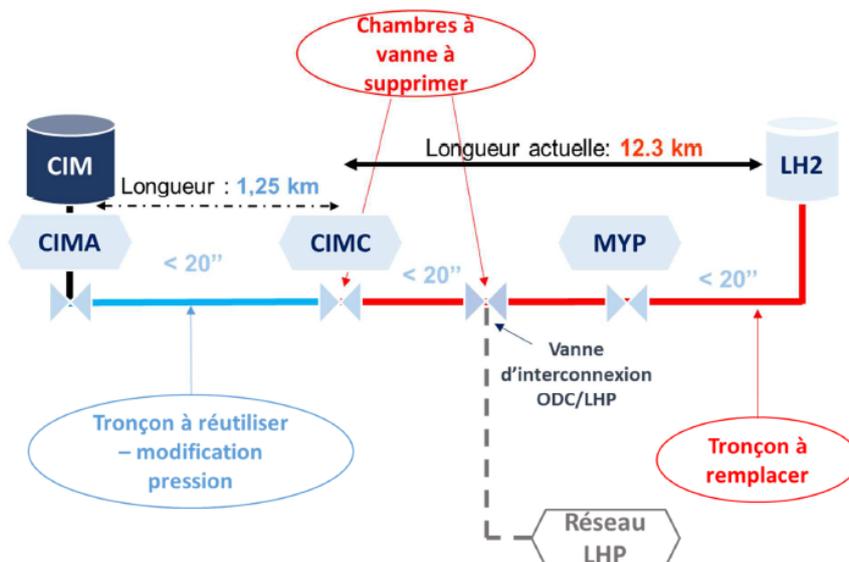


Figure 3 : Schéma de principe de la canalisation existante et des opérations projetées (source : dossier).

Pour son exploitation, l'ouvrage nécessite l'instauration de différentes servitudes :

- sur une bande de 5 m de large autour de la canalisation : une servitude « forte », interdiction de construire et de planter des arbres,
- sur une bande de 12 m de large autour de la canalisation : une servitude « faible », permettant un libre accès et des interventions en cas de besoin,
- selon les distances d'effets résultant de l'étude de dangers : des mesures de maîtrise de l'urbanisation.

1.2.2 Autres opérations dans le contexte du projet

Le dossier mentionne d'autres opérations en lien plus ou moins étroit avec le projet.

Lorsque la nouvelle canalisation sera en service, l'ancienne devra être mise à l'arrêt définitif. Différents scénarios ou techniques de traitement de l'arrêt définitif pourront être mis en œuvre. Cela peut conduire à une segmentation en tronçons et au remplissage de chaque segment par un matériau dur inerte, à laisser la canalisation en l'état ou à la déposer.

La canalisation est aujourd'hui connectée au réseau d'oléoducs LHP (« Le Havre – Paris », qui relie Le Havre à la région Île-de-France ainsi qu'à des dépôts en Centre – Val-de-Loire), exploité par la société Trapil. Pour maintenir cette interconnexion avec la nouvelle canalisation, il faut dévier et adapter un tronçon de canalisation du LHP.

La CIM projette de créer un nouveau stockage de 255 000 m³ d'hydrocarbures dédié à du carburant alternatif moins carboné pour les avions (« carburants aériens durables » dits « SAF »). Un raccordement de la canalisation CIMA-LH2 à ce nouveau parc, dans les emprises portuaires au niveau de la station CIMD, sera prévu. Il est d'une longueur *a priori* inférieure à 15 m.

Un projet de remise en activité du dépôt « LHE » (Le Havre E) à Saint-Martin-du-Manoir, qui nécessiterait une connexion à la canalisation Le Havre – Cambrai (cf. figure 1), est envisagé. Il s'agirait de réactiver la partie dépôt pétrolier du LHE de l'ODC, mise en service en 1957 et arrêtée depuis. Aujourd'hui la canalisation ne fait que transiter et bénéficier de la station de pompage haute-pression au sein de l'installation LH2. Ce projet de dépôt serait alimenté par la canalisation CIMA-LH2. Le dossier indique que ce projet serait réalisé après CIMA-LH2, mais il a été indiqué oralement au rapporteur lors de sa visite que ce projet ne serait plus à l'ordre du jour.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet nécessite de déposer un dossier de demande d'autorisation de construire et d'exploiter une canalisation (DACE) comprenant notamment une demande de déclaration d'utilité publique (DUP), permettant entre autres l'instauration des servitudes nécessaires. Il fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique⁴ du fait de la décision au cas par cas. Il nécessite de produire une étude de dangers.

Il devra comprendre une évaluation des incidences sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000⁵ (articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement), et si nécessaire des volets au titre de la législation sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du même code), du régime d'interdiction d'atteinte aux individus d'espèces protégées et à leurs habitats (articles L. 411-1 et L. 411-2 du même code), et des défrichements (articles L. 214-13 et L. 341-1 du code forestier).

L'Ae est l'autorité compétente pour rendre un avis sur l'évaluation environnementale conformément à l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

La modification du plan local d'urbanisme (PLU) de certaines communes traversées est nécessaire pour pouvoir autoriser le projet. Le dossier comprendra donc une demande de mises en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), qui devront être l'objet d'évaluations environnementales. Le pétitionnaire annonce son souhait de conduire conjointement l'évaluation environnementale du projet et celles des MECDU.

⁴ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

⁵ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont, au vu des éléments fournis à ce stade :

- la santé humaine (pollutions, risques technologiques),
- la qualité des eaux, des sols et des zones humides,
- la biodiversité.

2. Réponses aux questions posées par le maître d'ouvrage

L'Ae répond dans cette partie aux seules questions de cadrage posées par le pétitionnaire, avant de développer en partie 3 d'autres éléments qu'il lui est apparu utile d'aborder.

2.1 Questions 1 : le site du projet

La phase de construction de la canalisation va générer l'excavation, le stockage temporaire et la remise en place de terres excavées. Au cours des opérations de maintenance en exploitation, des opérations similaires pourront être nécessaires. Des mesures de gestion adéquates, présentées dans l'évaluation environnementale, seront mises en œuvre afin de préserver la qualité des sols. Les terres excédentaires générées par l'opération seront, selon le cas, soit revalorisées, soit évacuées sous le statut de déchets dans des installations adaptées. Des procédures ad hoc seront détaillées dans l'étude d'impact.

S'agissant des terres temporairement excavées, le MOA demande l'adaptation au projet des dispositions de la note d'explication de la nomenclature ICPE [installation classée pour la protection de l'environnement] des installations de gestion et de traitement de déchets publiée par la Direction Générale de la Prévention des Risques (version du 27 avril 2022) : « Dans le cas d'une ICPE, la notion de « site » correspond à l'emprise foncière placée sous la responsabilité de l'exploitant. Dans les autres cas, il s'agit de l'emprise foncière, constituée de parcelles proches, comprise dans le périmètre d'une opération d'aménagement ou de génie civil ou sur laquelle sera réalisée une opération de construction faisant l'objet d'un même permis d'aménagement ou faisant l'objet d'un même permis de construire. »

Le MOA propose l'application suivante de la notion de site :

- *durant les travaux : le « site » correspond à l'emprise des travaux ;*
- *durant l'exploitation : le « site » correspond à la bande de servitude large définie à l'article L. 555-27 du code de l'environnement autour de la canalisation (emprise de la DUP).*

Question du pétitionnaire : Validez-vous cette proposition d'application de la notion de site pour la gestion des terres excavées dans le cadre du projet ?

Le pétitionnaire doit définir quels usages sont possibles pour les terres excavées, dont le volume est estimé à environ 18 000 m³. L'Ae n'a pas compétence pour vérifier le respect de la réglementation applicable en la matière, mais les services de l'État peuvent fournir un appui. Les services du préfet de la Seine-Maritime, dans leur contribution adressée à l'Ae, ont indiqué :

« Le service qui sera en charge de l’instruction de ce dossier valide la notion de site pour la gestion des terres excavées dans le cadre du projet.

Les mesures de gestion des terres excavées visant à préserver la qualité des sols devront être présentées dans l’évaluation environnementale et déclinées sous forme de procédures de gestion, de valorisation et le cas échéant d’élimination des terres excavées dans l’étude d’impact.

Pour rappel, si les terres excavées sont non polluées au sens de la réglementation relative à la gestion des sols pollués, elles peuvent être valorisées sur place et ne sont pas considérées comme des déchets. En revanche, dès lors qu’elles sortent du site, les terres excavées doivent suivre la règle de la hiérarchie du traitement des déchets. Il est attendu de l’étude d’impact que celle-ci présente les différents scénarii possibles pour la gestion de ces terres, en l’occurrence gestion de terres excavées inertes, de terres excavées dont les caractéristiques ne permettent plus de les considérer comme inertes, mais sans être considérées comme déchets dangereux, et le cas ultime où ces terres excavées devraient être considérées comme déchets dangereux. Le maître d’ouvrage devra présenter dans son dossier les critères et méthodes qu’il retiendra pour caractériser ces terres afin d’optimiser leur gestion ultérieure. Enfin, le dossier devra aussi montrer les exutoires possibles et leur suffisance. »

L’étude d’impact devra effectivement justifier le choix réalisé en matière de gestion des terres excavées, notamment eu égard aux incidences environnementales des différents scénarios (II 7° de l’article R. 122-5 du code de l’environnement). Elle devra évaluer les incidences de la solution retenue et prévoir les mesures d’évitement, de réduction ou de compensation (ERC) qui s’avèreraient nécessaires.

2.2 Question 2 : Périmètre de l’évaluation environnementale

En synthèse de cette analyse et des échanges conduits avec les services instructeurs le 1^{er} février 2024, le périmètre proposé pour l’évaluation environnementale du projet CIMA-LH2 :

- portera sur le projet « principal » soit le tracé CIMA-LH2,
- les effets cumulés avec les projets de dévoiement de la canalisation LHP et le projet de parc de stockage CIM D seront traités dans la partie dédiée de l’évaluation environnementale du projet CIM[A]-LH2.
- le projet de cessation de la canalisation sera évoqué dans l’évaluation environnementale du projet CIMA-LH2 mais ses incidences n’y seront pas traitées.
- le projet de réactivation du dépôt LHE ne sera pas abordé dans l’évaluation environnementale du projet CIMA-LH2.

Question du pétitionnaire : Au regard de l’analyse présentée au présent chapitre, validez-vous le périmètre projeté pour l’évaluation environnementale du projet CIMA-LH2 ?

2.2.1 Mise à l’arrêt définitif de l’ancienne canalisation

Pour définir le projet, le document de cadrage s’appuie sur la fiche thématique n° 1 du guide d’interprétation de la réforme du 3 août 2016 publiée en août 2017 par le Commissariat général au développement durable (CGDD) concernant la définition de la notion de projet. Les citations produites peuvent conduire à une interprétation erronée de la réglementation applicable à la notion de projet, laissant entendre qu’une opération pourrait être évaluée distinctement d’une autre si

chacune, prise séparément, était soumise à étude d'impact. Ce seul critère permettrait alors de définir deux projets, sans s'interroger sur le lien des opérations entre elles.

Or l'article R. 122-2 du code de l'environnement précise au I : « *Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale* », et au IV : « *Lorsqu'un même projet relève de plusieurs rubriques du tableau annexé, une évaluation environnementale est requise dès lors que le projet atteint les seuils et remplit les conditions de l'une des rubriques applicables. Dans ce cas, une seule évaluation environnementale est réalisée pour le projet.* » [souligné par l'Ae]

L'article L. 122-1 du code de l'environnement dispose au III 5° que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

Le guide du CGDD cité par le document de cadrage indique aussi : « *Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés.* »

À cet égard, le projet est donc bien constitué principalement de la canalisation CIMA-LH2. Les opérations prévues sont la construction d'une nouvelle canalisation et la mise à l'arrêt de l'ancienne. Pour des raisons de sécurité publique, il n'est en effet pas envisageable de laisser l'ancienne canalisation en l'état. En outre, l'article R. 122-5 du code de l'environnement dispose, au II 5°, que l'étude d'impact doit présenter : « *Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : a) de la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition [...].* » [souligné par l'Ae]

La mise à l'arrêt de l'ancienne canalisation, y compris les opérations d'inertage, fait donc partie du projet.

Le document de cadrage indique que le pétitionnaire n'envisage pas que le plan d'arrêt définitif (PAD) de l'ancienne canalisation soit réalisé conjointement à la DACE. Il précise que les inventaires en cours portant sur un cycle biologique complet ne sont pas réalisés sur la canalisation en fonctionnement.

L'Ae rappelle que l'article R. 122-5 du code de l'environnement dispose en son I : « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.* » Il peut donc être pertinent de s'interroger sur la nécessité d'un inventaire sur un cycle biologique complet pour les parties les plus anthropisées de l'ancienne canalisation : cette question doit s'analyser en tenant compte des enjeux floristiques et faunistiques pré-identifiés.

Le III du même article dispose : « *Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.*

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. »

Le volet de l'étude d'impact portant sur la mise à l'arrêt de l'ancienne canalisation devra donc être produit dans le respect de ces dispositions. Elles impliquent aussi que les incidences soient entièrement étudiées pour la réalisation d'une opération ne nécessitant pas d'autorisation ultérieure. Par exemple, il n'est pas possible d'étudier une partie des incidences de la pose de la nouvelle canalisation et de renvoyer le complément des études à une éventuelle autorisation future sur une autre opération, comme la dépose de l'ancienne canalisation. Ou encore, il n'est pas possible de ne pas évaluer dès maintenant la dépose de l'ancienne canalisation si celle-ci pouvait être faite sans nouvelle autorisation.

2.2.2 Dévoisement de la canalisation LHP

Le réseau de canalisations actuel inclut une interconnexion entre l'ODC et le LHP. Le projet nécessite de déplacer cette connexion pour maintenir ce maillage. En application des dispositions qui viennent d'être rappelées, cette opération est constitutive du projet et doit être évaluée dans l'étude d'impact en tant qu'effet du projet, et non au titre des effets cumulés avec d'autres projets.

2.2.3 Parc de stockage CIMD

Le projet de parc de stockage CIMD pour des carburants de type SAF bénéficiera de la canalisation CIMA-LH2, mais il ne participe pas au remplacement de la canalisation existante. Il n'est pas une conséquence du remplacement de la canalisation existante et inversement. Il est donc fonctionnellement indépendant du projet. Il est prévu qu'il soit analysé au titre des incidences cumulées avec d'autres projets connus, ce qui est correct.

2.2.4 Réactivation du dépôt LHE

La remise en activité du dépôt LHE, non décidée à ce jour, ne participe pas au remplacement de la canalisation existante et n'est pas une conséquence du remplacement de la canalisation existante et inversement. Elle est donc fonctionnellement indépendante du projet.

Si ce projet venait à être décidé, son étude d'impact devrait comprendre, comme le propose la note de cadrage, une analyse des incidences cumulées avec le projet CIMA-LH2.

2.2.5 Canalisation CIMA-LH2

L'extrémité ouest du projet est constituée des dépôts pétroliers, sans autre opération prévue en lien avec le projet de nouvelle canalisation CIMA-LH2 ou en conséquence de celui-ci. Il a été indiqué oralement lors de la visite du rapporteur que la canalisation qui suit la station de pompage LH2 ne présente pas les mêmes désordres que CIMA-LH2. En effet, d'un diamètre inférieur et par

conséquent opérée à une pression supérieure, elle est moins sujette à la corrosion, ce qui n'est pas expliqué par le document de cadrage.

Dès lors, délimiter le projet entre CIMA et LH2 semble cohérent, et devra être expliqué dans l'étude d'impact.

2.3 Questions 3 : Aires d'études

Question du pétitionnaire : Avez-vous des commentaires concernant les aires d'études envisagées pour l'évaluation environnementale et leurs pertinences ?

Ces aires d'études comprennent une aire d'étude immédiate de 20 m de large de chaque côté de la canalisation projetée et des aires de travaux, une aire d'étude rapprochée de 500 m autour de la canalisation, distance retenue pour la cohérence avec les aires utilisées pour l'étude de dangers, et une aire d'étude éloignée beaucoup plus large permettant une étude paysagère.

Ces aires sont pertinentes, sous réserve qu'elles incluent l'ensemble du projet, ce qui n'est pas le cas dans la carte présentée dans le document de cadrage : nouvelle et ancienne canalisation, aires de chantier et pistes d'accès au chantier et aux canalisations (anciennes et nouvelles), et dévoiement et raccordement de LHP. Il conviendra aussi de vérifier qu'une largeur de 20 m est suffisante pour inclure l'emprise du chantier le long de la canalisation. Si cette emprise devait être ponctuellement plus importante, l'aire d'étude devrait être élargie aux endroits concernés.

Le document de cadrage limite l'aire d'étude rapprochée pour les inventaires écologiques à 250 m de part et d'autre du tracé. Selon les thématiques et les enjeux en présence, il pourra être nécessaire d'agrandir les aires inventoriées à certains endroits. Ainsi par exemple, l'identification des zones humides pourra être nécessaire sur un périmètre plus large en cas d'impact du projet (effet de drainage ou de barrage à l'écoulement des eaux...), afin d'étudier l'ensemble des incidences. Il en va de même avec d'autres unités écologiques fonctionnelles, comme les haies ou boisements. La dimension des aires d'étude doit aussi être adaptée selon les mobilités des espèces rencontrées.

Concernant l'étude de dangers, les périmètres mentionnés au chapitre 2 de l'annexe 11 du guide GESIP n° 2008/01 de juillet 2019 mentionnent une largeur d'au moins 500 m de part et d'autre de la canalisation, « *voire plus en fonction des impacts et sur justification* ». L'étude de dangers devra déterminer à ce titre la largeur finalement retenue et la justifier, en particulier en tenant compte des périmètres nécessaires pour l'étude des incidences en situation accidentelle.

2.4 Question 4 : état initial

Question du pétitionnaire : Avez-vous des commentaires concernant les sources de données et investigations complémentaires prévues afin de disposer d'un état initial proportionné et pertinent pour l'évaluation environnementale du projet CIMA-LH2 ?

Le document de cadrage fournit une grille d'analyse précise de l'état initial, organisée par thématique et décrite par tronçons de la future canalisation (découpée en quatre tronçons homogènes). Les principales sources documentaires sont identifiées. Elles gagneront à être complétées par la prise en compte des données de suivi environnemental d'Haropa (ports du Havre,

Rouen et Paris) et celles des nombreuses études d'impact déjà réalisées sur les secteurs traversés et leurs environs.

L'état initial de l'étude d'impact devra bien sûr bénéficier aussi des investigations de terrain qui restent nécessaires (certaines sont signalées comme étant en cours), en particulier pour disposer d'une description suffisante de la faune, de la flore, des habitats naturels, des zones humides et des enjeux humains. La qualité des eaux et celle des sols devront être suffisamment caractérisées à l'état initial pour permettre d'évaluer les incidences du projet et les mesures ERC nécessaires.

Concernant les sols, leur niveau de pollution devra être apprécié dans l'état initial au moins par échantillonnage, notamment au niveau d'éventuelles anciennes fuites de la canalisation existante, ainsi que la stratégie de traitement si besoin. Le document de cadrage indique que la pollution des sols sera prospectée systématiquement mais il précise également que « *les résultats de ces analyses ne seront pas disponibles pour l'étude d'impact mais le seront avant travaux.* » La même mention est portée sur d'autres sujets (hydrogéologie...). Cette proposition n'est pas pertinente, car la bonne caractérisation de l'état initial est la condition d'une bonne définition des mesures ERC que l'étude d'impact est chargée de décrire, y compris s'agissant de la destination des terres excavées (voir plus haut). Il sera donc nécessaire de fournir un état initial complet, notamment sur les sujets sur lesquels le projet présente les plus forts enjeux environnementaux (cf. 1.4 ci-dessus).

2.5 Question 5 : Cumuls d'incidences avec la plateforme GLP

Question du pétitionnaire : La méthodologie proposée par le MOA pour traiter la présentation des enjeux et incidences au niveau du projet de plateforme logistique GLP (autorisée mais non créée) vous apparaît-elle satisfaisante ?

Le tracé de la nouvelle canalisation conduit à traverser le site d'une plateforme logistique « GLP », qui devrait être réalisée lorsque les travaux auront lieu (zone industrielle du Pont VIII). Comme cette plateforme s'implante largement sur des zones humides, une mesure compensatoire de ce projet est déjà réalisée. Elle devait être traversée par la canalisation. Aussi, le tracé a-t-il été modifié pour l'éviter, mais il doit néanmoins traverser des zones humides situées aux abords de la plateforme, et que cette dernière a évitées.

La méthodologie proposée par le document de cadrage est de fonder l'état initial sur l'état actuel du site ainsi que sur l'état projeté de la plateforme GLP, et de faire l'analyse des incidences sur l'état projeté. Cette démarche est correcte. En effet, l'évaluation environnementale d'un projet nécessite de définir l'état initial, son évolution en l'absence de projet (« scénario de référence »), et d'évaluer les incidences du projet comme l'écart des effets sur l'environnement entre le scénario avec projet et le scénario de référence.

Lors de la visite de terrain, il est apparu qu'une mesure d'évitement consisterait à faire passer la future canalisation sous une route portuaire existante (accès à un site de l'entreprise Safran). Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle analyse cette option pour réduire les incidences du projet sur les zones humides et les habitats naturels.

Par ailleurs, l'Ae souligne que de nombreux projets sont en cours de développement dans les secteurs urbains et portuaires du Havre. Leur recensement devra être fait soigneusement afin de

permettre à l'étude d'impact d'apprécier leurs effets cumulés, tant en phase de construction que d'exploitation.

2.6 Question 6 : méthode d'évaluation des incidences

Question du pétitionnaire : Avez-vous des commentaires concernant la méthode d'évaluation des incidences projetée pour l'évaluation environnementale du projet CIMA-LH2 ?

La méthode proposée repose sur des « dire d'expert », modélisations, évaluations quantitatives, études... ce qui est classique. Il est toutefois à noter que l'évaluation portant sur les zones humides, proposée « à dire d'expert », doit être quantifiée : superficies, fonctionnalités en place, affectées, et reconstituées dans les compensations, taux de compensation, état initial des zones de compensation pour évaluer ce que leur mise en œuvre y détruirait, etc. Il en va de même pour les atteintes aux milieux naturels et aux espèces protégées le cas échéant, ainsi que pour les effets sanitaires éventuels des pollutions.

2.7 Question 7 : Étude des incidences environnementales (EIE) et MECDU

Question du pétitionnaire : Dans le cadre de la procédure conjointe DUP/DACE conduite pour le projet de remplacement de la canalisation CIMA-LH2, des demandes de mise en compatibilité de documents d'urbanisme en vigueur avec évaluation environnementale associée seront réalisées. L'Autorité Environnementale en charge de l'avis sur ces évaluations environnementales de MECDU est la MRAE. L'Autorité Environnementale en charge de l'avis sur l'évaluation environnementale du projet est l'IGEDD. Le SNOI et TRAPIL souhaitent solliciter un examen groupé de ces documents (avis de l'Ae sur l'ensemble des évaluations environnementales). Pouvez-vous nous indiquer les démarches à suivre afin de solliciter cet examen groupé ?

La réponse à cette question se trouve dans les codes en vigueur.

En l'occurrence, le pétitionnaire semble faire référence à la procédure commune prévue par l'article L. 122-13 du code de l'environnement, qui indique qu' « Une procédure d'évaluation environnementale unique valant à la fois évaluation environnementale du plan ou du programme et d'un projet peut être réalisée à l'initiative de l'autorité responsable du plan ou du programme et du ou des maîtres d'ouvrage concernés, lorsque le rapport sur les incidences environnementales mentionné à l'article L. 122-6 contient les éléments exigés au titre de l'étude d'impact du projet mentionnée à l'article L. 122-1 et lorsque les consultations requises au titre de la section 1 et de la section 2 du présent chapitre sont réalisées.

La procédure d'évaluation environnementale est dite commune lorsque des procédures uniques de consultation et de participation du public portent à la fois sur le plan ou le programme et sur le projet. Lorsque le projet est soumis à enquête publique, cette procédure s'applique. »

L'article L. 122-14 s'applique spécifiquement au projet présenté : « Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en

compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique. »

L'article R. 104-38 du code de l'urbanisme précise, au sujet des documents d'urbanisme, que « *Les documents soumis à évaluation environnementale en application des articles L. 104-1, L. 104-2 et L. 104-2-1 peuvent faire l'objet des procédures communes et coordonnées prévues aux articles R. 122-25, R. 122-26, R. 122-26-1 et R. 122-27 du code de l'environnement.*

Pour l'application de la procédure commune prévue à l'article R. 122-27 du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet comprend l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale ou du rapport environnemental prévu à l'article R. 104-18 lorsque le document ne comporte pas de rapport de présentation. »

L'article R. 122-27 du code de l'environnement dispose en effet : « *En application de l'article L. 122-14, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20.*

L'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet. Toutefois, lorsque l'autorité environnementale compétente au titre du plan ou du programme est la formation d'autorité environnementale de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable, cette dernière est l'autorité environnementale unique.

L'autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ou de la modification du plan ou du programme. Elle rend un avis dans un délai de trois mois. L'autorité environnementale vérifie que le rapport d'évaluation contient l'ensemble des éléments exigés au titre de l'article R. 122-5. [...] »

Les services de l'État pourront accompagner le pétitionnaire pour la mise en œuvre de ces dispositions.

3. Autres observations de l'Ae

3.1 Travaux

La réalisation des travaux nécessitera la mise en dépôt temporaire des terres excavées, le cas échéant leur envoi en site de traitement ou de stockage, l'utilisation d'aires de chantier (bases vie, aires de construction, préparation de la canalisation...) et de pistes d'accès. L'ensemble de ces opérations, constitutives du projet, devront être incluses à l'évaluation environnementale et les mesures pour en éviter, réduire ou compenser les incidences devront être décrites.

Les opérations que le pétitionnaire n'avait pas envisagé de traiter dans l'étude d'impact mais qui devront l'être (question 2) sont concernées de la même façon.

Le document de cadrage n'évoque pas la question de l'acheminement des matériaux de construction, dont les canalisations. Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle traite de cette question en indiquant la voie retenue (terrestre, fluviale, maritime) et les raisons environnementales qui ont présidé à ce choix, et tienne compte des autres projets connus pouvant induire un trafic supplémentaire lors du chantier.

3.2 Justification des variantes retenues

Les franchissements d'ouvrages et de zones à enjeu peuvent être réalisés selon diverses techniques, rappelées par le document de cadrage. Celles qui opèrent en sous-œuvre permettent d'éviter les destructions des milieux et habitats naturels présents en surface. À ce titre, le choix des techniques retenues est un élément potentiel d'évitement ou de réduction des incidences important, que l'étude d'impact devra justifier au regard des incidences des diverses options.

Si le document de cadrage indique que les principales infrastructures (darses, voies ferrées, routes...) seront traversées en sous-œuvre, certains secteurs naturels présentant un intérêt patrimonial (zones humides, boisements, haies, franchissement de cours d'eau, stations d'espèces protégées...) pourraient aussi l'être et d'autres non. L'étude d'impact devra justifier chacun de ces choix en tenant compte des incidences des différentes solutions sur l'environnement.

Elle devra aussi justifier les choix d'éviter ou non certains éléments. Par exemple, le passage dans une aire d'alimentation de captage (Saint-Laurent-de-Brevedent 1) d'eau destinée à l'alimentation humaine (une option nécessiterait de mettre en œuvre un rabattement de la nappe) ou son évitement, l'abattage de quatre arbres majestueux dans le parc d'un golf pour éviter la neutralisation de deux trous du parcours pendant la durée des travaux, le passage dans ou à proximité de deux zones de compensation identifiées dans le pré-diagnostic faune-flore, ou d'autres choix particuliers devront être justifiés.

Le pré-diagnostic mentionne la présence possible d'habitats naturels d'intérêt communautaire. Ceux-ci devront être identifiés par l'étude d'impact et par l'étude d'incidences Natura 2000 et faire l'objet d'une attention particulière, et plus encore s'ils sont d'intérêt prioritaire.

3.3 MECDU

Si une question de cadrage concerne les MECDU (cf. ci-dessus), celle-ci ne porte pas sur le contenu de l'évaluation. L'Ae rappelle que l'évaluation environnementale stratégique des plans et programmes diffère de celle des projets, sans préjudice des dispositions précitées relatives à la procédure commune d'évaluation environnementale des projets et des mises en compatibilité de PLU. Concernant les PLU, leur évaluation environnementale doit être faite en application des articles R. 104-11 et suivants du code de l'urbanisme. Le contenu de cette évaluation est fixé par les articles R. 104-18 et suivants du même code. Il peut toutefois être intégré au document unique, qui tiendra lieu alors d'étude d'impact du projet et de rapport environnemental des évolutions des PLU.

Les mesures ERC peuvent inclure des mesures de protection de certains éléments arborés, boisés, ou autres (zones humides, patrimoniales, etc.).

3.4 Espèces exotiques envahissantes

Le tracé de la canalisation est largement concerné par la présence d'espèces exotiques envahissantes. Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle indique la gestion prévue tant en phase chantier qu'exploitation, en particulier dans le cadre de l'entretien de la végétation sur les servitudes. Pour cela, elle pourra s'appuyer sur le centre de ressources des espèces exotiques envahissantes (<https://especes-exotiques-envahissantes.fr/>), qui donne l'état de l'art en matière de lutte spécifique contre chaque espèce.

3.5 Compensations

En l'état du document de cadrage et des autres pièces transmises, il ne semble pas envisagé de compensation, à ce stade de définition du projet. L'étude d'impact devra rappeler et appliquer les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie en vigueur s'appliquant aux zones humides, y compris en matière de compensation.

D'autres compensations pourraient être nécessaires, en particulier en cas d'atteinte à des habitats naturels ou à des espèces d'intérêt particulier.