

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de NORMANDIE

DIRECTION

Affaire suivie par : Guylain Théon
guylain.theon@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 02 76 00 07 31
Courriel : me.dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

Rouen, le

3 JUL. 2018

Le directeur régional

à

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires
et de la Mer de la Seine-Maritime

Objet : Avis sur le dossier de demande d'autorisation du Parc Logistique du Pont de Normandie n°3 (PLPN3), déposé le 15 mai 2018

PJ : Note technique d'analyse du projet PLPN3 par thématique

Vous sollicitez l'avis de mes services sur le dossier de demande d'autorisation unique instruit au titre de l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 pour le projet de Parc Logistique du Pont de Normandie n°3 (PLPN3), déposé le 15 mai 2018 par le Grand Port Maritime du Havre. Ce dossier est en effet soumis à l'évaluation environnementale, à une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, à la réalisation d'une notice d'incidence Natura 2000, à une dérogation pour la destruction d'espèces protégées, et à une autorisation de défrichement.

Les activités logistiques représentent un enjeu d'importance pour le Grand Port Maritime du Havre, inscrit dans son Projet Stratégique 2014-2019. Le projet PLPN3 s'inscrit ainsi dans un projet plus large de développement de l'offre logistique liée aux activités portuaires.

L'emprise totale du projet est de 92 ha situés entre le canal de Tancarville et le grand canal du Havre, exhauscée de manière artificielle par l'effet des endiguements d'abord, par les poldérisations successives du lit majeur de la Seine, et enfin par le dépôt de sédiments de dragage dans les années 1970. Sur cette zone, 50ha seraient aménagés en parcelles logistiques et en voirie. La zone ciblée présente aujourd'hui les caractéristiques d'une prairie naturelle en partie humide avec le développement d'une végétation arbustive. Elle contribue à un certain nombre de fonctionnalités de l'estuaire de la Seine.

Les services de l'État ont accompagné le Grand Port Maritime du Havre de décembre 2015 à septembre 2016 et ont formulé des attentes précises concernant la définition de l'état initial, et la prise en compte de la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC). Suite au retour des services de l'État, le Grand Port Maritime avait fait le choix de retirer le dossier afin d'améliorer la démonstration de la prise en compte de l'environnement via la démarche ERC.

Nous avons donc ensemble relancé des échanges fournis et productifs entre le Grand Port Maritime du Havre et les services de l'État lors d'une réunion en préfecture de la Seine-Maritime le 12 décembre 2018, lorsque le Secrétaire général avait proposé un calendrier de travail afin de permettre l'instruction du dossier et le début des travaux pour le début de l'année 2019. La DREAL a organisé, avec la participation des services de la DDTM, deux réunions techniques le 23 janvier 2018 et le 21 février 2018.

L'accompagnement fort offert par nos services a permis une importante amélioration du dossier, notamment sur :

- Le traitement des zones humides impactées par le projet ;
- La prise en compte des effets du projet PLPN3 sur les mesures environnementales des projets qui entourent la zone ciblée, notamment PLPN2 et la plateforme multimodale, et plus largement de l'environnement dans lequel le projet PLPN3 va s'inscrire ;
- Les projets de mesures environnementales, qui sont intéressantes et permettront un vrai gain en termes de fonctionnalités estuariennes.

Le dossier tel qu'il est présenté aujourd'hui est encore perfectible sur plusieurs points, et notamment l'état initial qui devrait être amélioré sur des thématiques liées à la biodiversité. Néanmoins, les mesures environnementales proposées me semblent très intéressantes, et répondent aux demandes formulées notamment par le Conseil scientifique de l'estuaire de la Seine.

Quelques compléments m'apparaissent pouvoir utilement être apportés au dossier, notamment dans la perspective de son examen par l'Autorité environnementale; le détail de l'analyse est joint en annexe.



Patrick BERG

Note technique d'analyse du projet PLPN3 par thématique

Cette note technique sera organisée en deux parties : La première traitera spécifiquement des éléments attendus au titre de l'instruction de la demande de dérogation espèces protégées, et la deuxième partie traitera de l'ensemble des sujets de l'étude d'impact. Elle ne reprend pas l'ensemble des remarques adressées par la DREAL le 15 mai 2017 suite au dépôt du premier dossier.

En introduction, un progrès est notable dans la structure du dossier, qui est effectivement autoportant et suit la proposition de sommaire faite par la DREAL. Le résumé non technique proposé permet de prendre connaissance du dossier facilement pour le grand public.

Partie 1 : Analyse du dossier PLPN3 sur la thématique espèces protégées

1) raison impérative d'intérêt public majeur

La raison impérative doit mettre en balance l'intérêt d'aménager et la nécessité d'impacter les espèces protégées via une dérogation L.411-2.

§ 1.5 p35 : L'intérêt général et public est inhérent aux Ports Maritimes. Il est de nature économique (activité portuaire) et sociale (créatrice d'emplois directs et indirects dans le bassin d'emploi havrais au taux de chômage élevé). L'intérêt d'aménager est bien démontré.

§ 2.13.6 p221 : le GPMH argue du maintien de l'état de conservation favorable des habitats et des espèces protégées à l'échelle de l'estuaire de la Seine au motif que le projet ne conduira pas à la disparition complète d'une population à enjeux fort. **Le maintien d'une population est différent de sa non-disparition. Il doit être démontré que les espèces protégées se maintiendront, localement, dans un état au moins aussi favorable que leur état actuel. Le dossier devrait traiter cette question à l'échelle de la ZIP.**

2) espèces protégées objet de la demande de dérogation § 2.13.3

Pyrola rotundifolia L. var. *Arenaria* (Koch) – Pyrole des dunes – est mentionnée au titre de la flore. Cependant, le dossier n'établit pas en quoi cette espèce serait impactée par le projet ni quelles seront les mesures environnementales associées. **Le dossier doit être complété par la justification de la demande de dérogation pour la Pyrole des dunes.**

Ce chapitre liste quatre espèces d'amphibiens, mais la carte de présence p185 n'en localise que deux dans le périmètre à aménager. Cette apparente incohérence doit être levée.

La liste des oiseaux demandés à la dérogation contient 14 espèces de gibier pour lesquels une dérogation n'est pas à solliciter.

La demande de dérogation ne doit être faite que pour les espèces justifiant d'un impact résiduel non négligeable. Les listes doivent être revues et catégorisées en dérogation pour perturbation/destruction de spécimens et dérogation pour perturbation/destruction d'habitats, certaines espèces pouvant être présentes sur les deux listes.

3) CERFA

Dans le dossier actuel, il n'est pas inclus d'annexe pour les CERFA nécessaires à la demande de dérogation à la protection des espèces au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

Partie 2 : Analyse générale du dossier PLPN3

1) Sur les sujets « Risques »

- En ce qui concerne les infrastructures Transport des Matières Dangereuses (voir § 2.11.6.1.3 et § 3.12.2)

Le dossier identifie bien la présence de la plate-forme multimodale et des contraintes associées aux risques de l'infrastructure (projet partiellement exposé aux zones des effets létaux sur la santé). L'avis de la DREAL du 29 juillet 2016, en réponse à une demande du GPMH sur la compatibilité du projet PLPN3 et qui statuait favorablement sous conditions, est bien repris. **Les conditions requises par la DREAL sont la compatibilité des effets dominos et celle de la gestion des situations d'urgence des 2 sites, qui devront être étudiées et soumis à l'avis de**

la DREAL, une fois tous les éléments d'appréciation réunis. Le dépôt ultérieur de dossiers de demande d'autorisation d'exploiter des entrepôts constituera l'occasion privilégiée à cet effet.

Par conséquent, nous n'avons aucune remarque particulière sur le dossier à ce jour.

- En ce qui concerne les ICPE

Au titre des ICPE, les terrains d'implantation du projet sont impactés par les zones de dangers de l'établissement ERAMET. Cet établissement fait l'objet du PPRT de la zone industrielle portuaire du Havre qui a été approuvé par un arrêté préfectoral du 17 octobre 2016. Le dossier du projet PLPN3 a bien identifié les différents aléas technologiques générés impactant les terrains d'emprise du projet. Les contraintes sur l'urbanisme engendrées par cet établissement sont entièrement définies dans le règlement du PPRT.

2) Sur les sujets « Energie, Climat, Logement, Aménagement »

- Justification du projet

Le dossier s'appuie sur l'évidence de la nécessité en prenant appui sur la DTA et sur la stratégie gouvernementale en vallée de Seine. Il faudrait mieux justifier l'implantation d'un tel espace sur la ZIP, par rapport à d'autres emplacements, plus loin dans l'hinterland. En effet, le dossier compare des emplacements situés tous dans la zone industrialo-portuaire. Quelques éléments sur le marché, l'avantage compétitif du site (y compris sur le plan environnemental) auraient eu leur place et auraient un peu assis la partie « Éviter » : il est difficile de faire un investissement avec ces fonctionnalités ailleurs à moindre coût environnemental.

- Multimodalité

Il est sans doute difficile avant contact avec l'ensemble des prospects d'être catégorique sur ce point, mais le rapport ne met pas assez en avant cet atout. L'ouverture sur les possibilités offertes par les outils logistiques ferroviaires et fluviaux à proximité aurait mérité d'être plus affirmée.

En tant que porteur des politiques publiques d'aménagement du territoire, la DREAL ne peut que soutenir ce projet. La Vallée de Seine a besoin de sites logistique de taille suffisante (≥ 50 ha) bien desservis (multimodalité) et produisant de la valeur ajoutée.

3) Sur les sujets « Mobilités, Infrastructures »

- L'impact sur le trafic

Les estimations présentes dans le pré-dossier indiquent que le trafic actuel sera multiplié par un facteur variant de 2 à 4. L'effet sur le réseau routier existant sera significatif. A noter qu'un accident mortel a eu lieu le 16 octobre 2012 sur la bifurcation autoroutière A29 / A131.

- Le périmètre du projet

L'effet est fort sur l'échangeur entre l'A29 et la route industrielle, qui connaît déjà des remontées de file importante aux heures de pointe. Il serait éminemment souhaitable que la date de réaménagement de l'échangeur, prévue pour 2022, coïncide avec celle de la commercialisation de PLPN3.

Cela conduit à se poser la question quant à la définition du périmètre du projet (notion de projet) au sens du III de l'article L.122-1 du code de l'environnement : le ré-aménagement de l'échangeur A29 / Route industrielle est rendu indispensable par le projet PLPN3. Le Grand Port Maritime du Havre faut ici le choix de traiter les deux projets de manière différenciée.

4) Sur les sujets « Ressources Naturelles »

- Caractérisation des zones humides

Les critères retenus pour cet exercice sont tout à fait appropriés aux spécificités du site et peuvent donc être considérés comme adaptés pour répondre à la réglementation.

Ainsi, pour prendre en compte le fait que le site est de type polder constitué de matériaux sableux, le porteur de projet a étudié les temps de présence de la nappe à moins de 0,5 m par rapport au terrain naturel. Si cette présence est significative, alors les sols sont considérés comme humides.

La méthodologie peut encore être clarifiée :

Sur les données piézométriques, figure 35 : il faut avoir le détail des résultats des deux groupes de piézomètres et ne pas proposer de moyenne entre ces deux groupes.

Il faut détailler la méthodologie de détermination de la limite d'engorgement pendant une durée significative des sols. Pour établir ce temps d'engorgement, la donnée prise en référence est présentée page 141, figure 40. C'est une moyenne mensuelle sur quatre années des données moyennes de cinq piézomètres. Ces résultats sont ainsi difficilement corrélables avec les données pages 141, figure 35, présentant les données brutes des niveaux piézométriques, pour les mêmes cinq piézomètres et sur la même période. En effet, le fait de recourir à une moyenne entre des années dont le régime hydrique a été différent provoque une minimisation des hauteurs maximales de la nappe.

Il faudrait préciser ces points, afin de définir clairement le caractère humide des terrains dont l'altimétrie se situe dans l'intervalle 9,5-10 m CMH.

- Caractérisation des impacts des rejets pluviaux sur la qualité des eaux du Grand Canal

La définition de l'état initial des eaux du grand canal est succincte, et la situation par rapport aux objectifs de « bon état » de la directive-cadre sur l'eau (DCE) n'est pas précisée.

De même, on peut regretter que l'impact du rejet des eaux collectées n'ait pas été étudié. Il est juste affirmé, page 239 chapitre 3.5.5.2.2.1, que les rejets auront un impact moyen sur la qualité du grand canal. Cette affirmation n'est pas étayée et ne permet pas de statuer sur la non dégradation de l'état de la masse d'eau ni sur le risque de non atteinte des objectifs de bon potentiel de la DCE.

Le dossier ne présente aucun dimensionnement des ouvrages de régulation nécessaires pour garantir le respect de la limite de rejet (pas de bassin de stockage restitution, pas d'estimation des besoins de stockage restitution pour les logisticiens).

- Les remarques au titre de la réglementation Natura 2000

Le dossier conclut p276 à l'absence d'incidence significative sur les populations d'oiseaux du site Natura 2000, la perte d'habitats pour l'avifaune justifiant les mesures de réduction des impacts proposées dans le dossier.

La justification d'absence d'impact sur le site Natura 2000 « estuaire de la Seine » n'appelle pas de remarque particulière.

- Remarques au titre de la prise en compte de la biodiversité

La séquence d'évitement n'a pas été mise en œuvre dans le choix d'aménagement au sein du site retenu. Il n'y a pas de justification pour la destruction des habitats d'intérêt régional et des espèces patrimoniales. Le dossier ne fait état que de justification à posteriori, par simple constat d'évitement de destruction d'habitats et d'espèces.

L'état initial, bien qu'amélioré, présente encore quelques lacunes. Notamment, la zone d'étude est souvent tronquée à l'ouest du projet. De ce fait, l'état initial est peu, voire pas, développé au niveau de la MC 18 de la plateforme multimodale. Le texte présente toujours certaines incorrections, erreurs et contradictions.

Le dossier doit être complété par l'ensemble des données naturalistes disponibles auprès du Service environnement du GPMH.

- Effets notables sur l'environnement naturel § 3.7 et Impacts § 3.8

Le dossier doit prendre en compte les impacts de PLPN3 sur les mesures compensatoires de la plateforme multimodale et de PLPN2 et l'éventuelle remise en cause des objectifs assignés à ces mesures.

5) Sur les mesures environnementales proposées

Les mesures proposées montrent un véritable changement de paradigme du Grand Port Maritime du Havre qui se positionne dans une ambition plus large de restauration de fonctionnalités écologiques à l'échelle de l'estuaire de la Seine.

Les différents projets amènent encore un certain nombre de recommandations afin de répondre aux exigences réglementaires, mais aussi et surtout d'être efficaces. Elles seront présentées au CSRPN auquel nous demanderons des conseils pour mener à bien ces mesures et garantir un vrai gain écologique.

- Les mesures d'évitement ME01 à ME03 : § 4

ME01 choix du site

Il faut expliquer l'évitement dans les choix d'aménagement à l'intérieur de la zone de projet.

ME02 conception du projet

La perte financière annuelle (3 €/ m² soit 1,1 million par an) qui serait consécutive à cette mesure de réduction devrait être mise en regard de la valeur de la préservation de l'environnement, des aménités, des services écosystémiques rendus et du coût en mesure compensatoires qui auraient dû être mises en œuvre.

- Les mesures de réduction MR01 à MR17 § 4.1

MR02 coordination environnementale des travaux

Les mesures de réduction en phase chantier devront être précisées dans le cadre de la mission MR02 d'encadrement environnemental du chantier

MR14 lutte contre les espèces exotiques envahissantes

Sur site, les mesures à prendre en cas de présence d'invasives est l'élimination et non les seules mesures évitant les disséminations.

Les terres contenant des espèces exotiques envahissantes devront être enfouies et non régaliées.

MR15 passage à faune sous la route d'accès

En complément du passage à faune proposé, d'autres passages à faune devront être disposés au droit des mesures environnementales de la plateforme multimodale M15 et M18.

MR 17 restauration et gestion durable de 15,5 ha dans le site du projet

La mesure MR17 est sous-dimensionnée et doit concerner l'ensemble des délaissés compris entre PLPN1, le boulevard industriel, le Canal et Lafarge.

L'objectif de cette mesure doit être de regrouper et fédérer l'ensemble des mesures environnementales de la zone.

Elle doit également proposer des mesures spécifiques pour la gestion des espèces patrimoniales présentes et des habitats d'intérêt régional (notamment fourrés à argousier et friches à calamagrostide).

- Les mesures de compensation et d'accompagnement :

Les mesures de compensation MC 01 et MC 02 entrent bien dans la philosophie des mesures à mettre en œuvre : elles permettront de compenser une destruction de zone humide puisque 'elles conduisent à réhabiliter des fonctionnalités humides perdues ou à en restaurer certaines très fortement altérées, et s'inscrivent dans un contexte plus large en répondant à des besoins identifiés à l'échelle de l'estuaire de la Seine.

Ces mesures doivent faire l'objet de projets détaillés, élaborés sur la base d'un état initial suffisant et d'objectifs environnementaux précis afin d'assurer la compatibilité des compensations avec les objectifs du SDAGE et les prescriptions de l'article L 110-1 du code de l'environnement relatifs à la non-perte de fonctionnalités de biodiversité.

Ces mesures appellent les remarques suivantes :

- La mesure MC 01 : réhabilitation du site Millénium Inorganic Chemical :

L'ensemble du site représente une surface de 13 hectares. Or, page 337, il est précisé que plusieurs bassins étanches de rétention de lixiviats ne pourront être réaménagés. Quelle surface représentent-ils et au final quelle est la surface de réhabilitation de zone humide ?

Le projet de réhabilitation est succinctement présenté. Il conviendrait qu'il soit développé pour apporter une garantie de réussite. En particulier, quel travail du sol est envisagé pour accompagner

la transition en zone humide (export de tous les matériaux déposer dans le cadre de l'exploitation de l'usine ou simple remise à la côte, travail de décompactage des sols, connexion au réseau hydraulique...). Un projet devra donc être établi et validé avant toute mise en œuvre.

Par arrêté préfectoral du 14 septembre 2011, portant dérogation à la protection des espèces, la déconstruction des bâtiments avant rétrocession au GPMH a été autorisée sous condition d'installer 11 mâts pour nidification de Cigognes et la conservation du bâtiment dit « magasin » (« ancien bâtiment industriel identifié à la figure 73 p 338) pour la nidification des hirondelles rustiques. **La restauration en ZH de cette parcelle devra respecter les objectifs de la dérogation accordée en 2011.**

- La mesure de compensation MC 02 : restauration d'une parcelle de 21 hectares de prairie au Marais Vernier

On peut regretter tout d'abord que l'état initial de la parcelle ne soit pas plus développé. Ainsi, le caractère humide est évalué sur la base de données issues d'une parcelle adjacente. Un état initial est une base indispensable pour élaborer un projet répondant aux attentes, un complément d'étude est donc attendu. L'état initial du site se base essentiellement sur le PGEN du GPMR. Pour les travaux de doublement des canalisations sous la Seine, GRT-Gaz a actualisé les données en particulier pour les oiseaux. Il en ressort un intérêt patrimonial du site renforcé par la présence plusieurs espèces protégées ou patrimoniales. Il faudrait prendre en compte ces éléments.

La mesure apparaît cohérente avec l'objectif de compensation, toutefois, les données du dossier ne permettent pas de s'assurer de l'équivalence fonctionnelle avant et après projet. Il faut mieux définir les gains de fonctionnalités projetés, qui n'ont pas été évalués. En particulier, il est attendu une démonstration et une justification de l'éventuelle augmentation des ressources trophiques qui serait générée par cette mesure.

La mesure de restauration s'inscrit dans un projet plus global de restauration de zone humide. **Il est indispensable de présenter ce projet global et de situer le projet du GPMH au sein de ce projet afin de s'assurer de la cohérence de l'ensemble.** Dans cette optique, il est important de définir les objectifs globaux et particuliers du projet. Il est également important de s'engager, au-delà de la simple mesure de décaissement, à accompagner le déroulement du projet jusqu'à son aboutissement : l'ouverture de la zone à la Seine.

- La mesure d'accompagnement : L'aménagement des prairies subhalophiles

La mesure correspond à un besoin identifié dans le cadre de l'élaboration du 4ème plan de gestion de la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine. Cette mesure permettra donc de participer à l'amélioration de la gestion de cet espace naturel remarquable. Il est important que les deux ouvrages ciblés soient remplacés en utilisant les techniques définies par les instances de gouvernance de la réserve dans un objectif de préservation de l'environnement.

- Devenir des terres excavées dans le cadre des mesures de compensation :

Il est important que les études sur la possible réutilisation des matériaux extraits lors des projets de mesures compensatoires, environ 200 000 m³ soient menées avant le démarrage du chantier afin d'optimiser leur gestion et minimiser les impacts sur les sites de dépôt (non présentés dans le dossier) et le trafic routier. **Il faut donc expliciter le devenir de ces sédiments.**

- Les mesures de suivi

Le dossier doit être complété par un chapitre regroupant et détaillant les mesures de suivi assortis d'indicateurs.

La DREAL demande qu'un comité de suivi soit établi pour accompagner l'élaboration de ces deux projets et définir des indicateurs adaptés pour évaluer l'atteinte des objectifs de compensation.