

JANVIER 2019

MEMOIRE EN REPONSE A L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

PANHARD DEVELOPPEMENT

Parc Logistique du Pont de Normandie 2
OUDALLE - SANDOUVILLE (76 430)



• **SONIA DADI environnement**
• > conseil en environnement,
ingénierie et études techniques

• 19 bis, avenue Léon Gambetta
92120 MONTRouGE
TÉL : 01.46.94.80.64
• *sonia.dadi@sdenvironnement.fr*

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale en date du 20 décembre 2018 sur le projet d'implantation et d'exploitation d'un entrepôt sur les communes de Sandouville et Oudalle (Seine-Maritime) présenté par la société PANHARD DEVELOPPEMENT.

4.2. Objet et qualité des principales rubriques de l'étude d'impact

La première partie de l'étude d'impact descriptive du projet précise le contexte territorial d'implantation du projet, l'environnement proche et les accès routiers. Est également réalisée une estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus (eaux usées, eaux pluviales, rejets atmosphériques et déchets).

L'analyse de l'état initial est relativement succincte. Comme l'indique l'ARS ¹² dans sa contribution à l'avis de l'autorité environnementale, il aurait été nécessaire de préciser la localisation des populations riveraines. De plus, l'ARS a regretté que la qualité du sol soit qualifiée de satisfaisante et ne nécessitant pas de mesure de gestion particulière, sans que cette information ne soit étayée. De même, la qualité de l'air sur la zone d'étude est davantage renseignée par une synthèse de la surveillance exercée en 2014 par l'association ATMO Normandie sur ses trois stations les plus proches. L'usage initial de ce site était à vocation agricole.

L'analyse des effets du projet examine par thématique les impacts potentiels du projet, notamment ceux liés à son fonctionnement.

La présentation du volet « biodiversité » manque de clarté, engendrant ainsi des confusions qui peuvent être mal interprétées lors de l'enquête publique. L'aménagement du parc logistique PLPN2 a été porté par le GPMH en amont de la commercialisation des parcelles. La séquence ERC ¹³ et les obligations portant sur la biodiversité ont donc été prises en charge par le GPMH. Elles ont conduit à la définition d'une série de diverses mesures environnementales ayant pour but de libérer les acquéreurs de ces obligations. Le dossier aurait dû prendre acte de cette libération et des mesures assumées par le GPMH et ne plus présenter que ses propres enjeux, impacts et mesures. Il convient de noter que le GPMH présente périodiquement le suivi des mesures de réduction ou de compensation à une commission de suivi composée des différentes associations de protection de l'environnement, des services de l'État, mais aussi de la maison de l'estuaire.

L'autorité environnementale recommande que le maître d'ouvrage présente la séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) et les mesures associées liées à son propre projet de manière distincte, bien que complémentaire, de celles relatives à l'aménagement du Parc logistique du pont de Normandie 2 (PLPN2), afin de bien mettre en évidence l'apport spécifique du projet de Panhard Développement dans cette séquence.

L'étude d'impact révisée telle que déposée en Préfecture dans le dossier de demande d'autorisation environnementale dans sa version « Révision octobre 2018 » distingue bien les mesures associées au projet PANHARD de celles liées au PLPN2.

Cette distinction est présentée comme suit :

Compte tenu des impacts de l'aménagement du PLPN2 sur les espèces protégées, une demande de dérogation à l'article L 411-1 du code de l'environnement a été déposée. Cette demande de dérogation a été consultable par le public du 12 au 26 janvier 2015.

Suite à cette consultation a été publié l'arrêté n° SDE/UEP/2015/02/01 du 3 mars 2015 autorisant la perturbation et la destruction de spécimens d'espèces animales protégées et destruction de leurs milieux particuliers.

Les mesures suivantes ont été édictées pour la création de l'ensemble du PLPN2 :

Mesures de réduction

- **Mesure de réduction n°1** : Suivi environnemental du chantier (intervention d'un coordinateur environnement pendant toute la durée du chantier.
- **Mesure de réduction n°2** : travaux et interventions lourdes hors période sensible pour la faune
- **Mesure de réduction n°3** : Mise en place de barrières anti-amphibiens : Des barrières seront mises en place afin d'interdire la pénétration sur le terrain en cours d'aménagement
- **Mesure de réduction n°4** : préservation et gestion écologique de la zone au Nord de 10,4 ha. Afin de préserver la zone au Nord du projet pour conserver une mosaïque d'habitats et conserver des cortèges floristiques et faunistiques : 2 mares permanentes seront créées, non connectées aux pièces d'eau existantes. Des conditions propices aux oiseaux seront également créées en laissant se développer une ceinture de roseaux autour des pièces d'eaux.
- **Mesure de réduction n°5** : préservation et gestion écologique de la zone au Sud de 4,6 ha. Afin de préserver les habitats de la zone au Sud, il est prévu la création d'un chapelet de mares et dépressions humides temporaires favorables aux amphibiens et autres espèces qui ne pourront pas se reproduire dans les deux mares supprimées du fait du projet. Elles serviront également de corridor écologique. Le maintien et la gestion des friches et roselières de la zone Sud seront ainsi favorables au repos voire à la nidification de certains passereaux tels que la gorgebleue à miroir.
- **Mesure de réduction n°6** : Aménagement des corridors écologiques entre les mesures du PLPN 25 et les mesures environnementales de la plateforme multimodale. Des corridors écologiques permettant le passage de la petite faune sous voirie seront aménagés aux angles Nord-ouest et Sud-est.
- **Mesure de réduction n°7** : Réaménagement de nouveaux fossés. De nouveaux fossés, pour un linéaire au moins équivalent à celui détruit seront aménagés sur le PLPN 2 en parallèle à la création des voies.
- **Mesure de réduction n°8** : aménagement écologique pour accueillir le Lézard des murailles. Des aménagements paysagers seront réalisés pour accueillir le lézard des murailles



Mesures de gestion

- **Mesure de gestion n°1** : gestion écologique de la zone Nord sur 10,4 ha.
- **Mesure de gestion n°2** : gestion écologique de la zone Sud sur 4,6 ha
- **Mesure de gestion n°3** : gestion des espaces interstitiels. Cette mesure de gestion vise à maintenir les connectivités pour la petite faune.

Mesures de compensation

- **Mesure de compensation n°1** : amélioration du fonctionnement écologique du marais de Cressenval sur une emprise totale de 94,6 ha.

Des améliorations de fonctionnement seront apportées au Marais de Cressenval :

- Remise en prairie naturelle de 27,6 ha sur le Marais de Cressenval hors réserve
- Participation au maintien et à la remise en prairie naturelle sur le Marais, en Réserve, pour 67 ha.

Mesures d'accompagnement

- **Mesure d'accompagnement n°1** : participation au programme global de restauration. Il s'agit d'améliorer l'alimentation en eau et la gestion du marais.

Mesures de suivi :

- **Mesure de suivi n°1** : suivi écologique des espaces à vocation naturelle dans le périmètre du projet
- **Mesure de suivi n°2** : suivi écologique des marais de Cressenval

Afin de garantir l'efficacité des mesures et leur pérennité, le maître d'ouvrage (GPMH) mettra en œuvre ces mesures de suivi avec une fréquence annuelle durant les 5 premières années suivant l'aménagement des parcelles puis au moins par périodes quinquennales adaptées aux inventaires.

Ce suivi sera mis en œuvre au moins jusqu'en 2045.

Lutte contre les espèces envahissantes

Dans le cadre des travaux d'aménagement du parc logistique le maître d'ouvrage veillera à limiter l'implantation et le développement des espèces exotiques envahissantes.

Une attention particulière sera portée aux mouvements de terre susceptibles d'être porteurs d'espèces exotiques envahissantes. Les remblais de terre apportés à l'extérieur du périmètre d'aménagement devront être reconnus exempts de contaminants. A défaut, ces remblais devront être suffisamment recouverts pour interdire toute propagation en surface.

En cas de présence avérée, et sauf accord préalable du service Ressources de la DREAL, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes ne fera pas intervenir d'agents chimiques biocides.

Le site PLPN2 a été préparé par le GPMH en amont de la commercialisation des parcelles. La séquence ERC et les obligations portant sur la biodiversité présentées plus avant ont été prises en charge par le GPMH.

Le site PANHARD DEVELOPPEMENT s'intègre dans le cadre du PLPN2 et s'engage à mettre en place les différentes mesures de réduction associées au terrain du projet.

En particulier,

Concernant la mesure de réduction n°1, suivi environnemental du chantier, un coordinateur environnement sera désigné pour suivre l'ensemble du chantier de construction de la plateforme logistique objet du présent dossier.

En particulier, le chantier sera balisé afin que le personnel et les engins n'empiètent pas dans les parcelles voisines extérieures au projet PANHARD DEVELOPPEMENT objet du présent dossier.

Concernant la mesure de réduction n°3, mise en place de barrières anti-amphibiens, ces barrières ont été mises en place par le maître d'ouvrage (GPMH) du PLPN 2.

La société PANHARD DEVELOPPEMENT vérifiera l'état de la barrière anti-amphibiens autour du terrain d'assiette du projet objet du présent dossier l'hiver avant le démarrage du chantier de construction et procédera aux réparations si nécessaire.

De même si des surfaces en eau sont détectées sur la parcelle elles seront comblées à l'automne précédent les travaux.

Concernant la lutte contre les espèces envahissantes, le coordinateur environnement sera chargé avant les opérations de préparation du terrain (abattage, dessouchage, défrichage, débroussaillage, et décapage des terres) de rechercher la présence d'espèces végétales envahissantes.

Si des espèces sont détectées, une vigilance particulière sera apportée pour éviter les mouvements de terres susceptibles d'être porteurs d'espèces exotiques envahissantes.

Les remblais de terre apportés à l'extérieur du périmètre d'aménagement devront être reconnus exempts de contaminants. A défaut, ces remblais devront être suffisamment recouverts pour interdire toute propagation en surface.

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets n'est pas exhaustive. L'autorité environnementale partage l'analyse de l'ARS et considère qu'il ne peut pas être fait abstraction des émissions de polluants générés par le premier entrepôt de logistique Panhard dont l'activité sur PLPN2 est autorisée par l'arrêté préfectoral du 3 mars 2017. De plus, s'il est indiqué la proximité avec la plateforme multimodale, il n'est pas décrit de mode de fonctionnement en liaison entre les deux installations visant ainsi à réduire le trafic routier.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter sa présentation de l'impact cumulé du projet, notamment sur la circulation routière et la pollution atmosphérique, avec l'entrepôt riverain Panhard Développement qui est situé sur le même parc logistique. Elle invite également le porteur de projet à étudier l'optimisation des liaisons entre l'entrepôt riverain Panhard et la plateforme multimodale dans le but de réduire le trafic routier.

Le site de la société PANHARD DEVELOPPEMENT objet du présent dossier sera implanté dans le Parc Logistique du Pont de Normandie 2 en cours de développement.

Comme indiqué dans l'avis de la MRAE, les effets de ce projet sont à cumuler avec les effets du premier entrepôt développé par PANHARD DEVELOPPEMENT sur le Parc Logistique du Pont de Normandie 2.

Les effets cumulés sur l'eau

En phase d'exploitation, pour les deux projets PANHARD DEVELOPPEMENT, aucun impact n'a été identifié sur la nappe alluviale.

Par ailleurs, chaque bâtiment traitera ses eaux usées par un assainissement non collectif (stations biologiques compactes).

Il n'y aura donc pas d'effet cumulé sur les eaux.

Les effets cumulés sur l'air

Les impacts des projets seront liés aux émissions des véhicules (PL et VL) et aux rejets des chaudières gaz. Aucun des projets ne sera source d'émissions polluantes autres que celles pré-citées.

On peut en conclure qu'hormis l'accumulation des émissions de gaz de combustion des engins à moteurs et des chaudières au gaz, aucun autre impact n'est identifié sur la qualité de l'air.

Les effets cumulés sur le sol

Outre le terrassement des parcelles concernées qui modifiera l'aspect de surface du sol, les impacts possibles sur le sol sont uniquement causés par un fonctionnement anormal de l'activité : déversement accidentel d'hydrocarbures des véhicules.

Les impacts liés à l'utilisation du sol sont localisés sur les parcelles concernées par chaque projet. Aucun effet cumulé ne peut être mis en évidence.

Les effets cumulés sur la faune et la flore

Les deux projets PANHARD DEVELOPPEMENT s'intégreront dans le cadre de la création du PLPN2.

Le site PLPN2 a été préparé par le GPMH en amont de la commercialisation des parcelles. Une étude d'impact globale a été réalisée et un ensemble de mesures pour Eviter/Réduire/Compenser ont été définies.

Les obligations portant sur la biodiversité ont été prises en charge par le GPMH.

Chaque site PANHARD DEVELOPPEMENT s'engage à mettre en place les différentes mesures de réduction associées à son terrain (notamment suivi environnemental de chantier).

Les effets cumulés sur le paysage.

Le projet objet de la présente demande sera dans la continuité architecturale du bâtiment PANHARD DEVELOPPEMENT en cours de construction. Tous deux formeront un ensemble de vues séquentielles constitué par la succession des pignons, traités de façon homogène (principe identique de panneaux de couleurs déclinés dans d'autres teintes).

Les effets cumulés sur le bruit

Chaque bâtiment fera l'objet d'une étude des niveaux sonores à l'état initial dans les 3 mois suivant sa mise en service. Ces études indiqueront les niveaux de bruit à ne pas dépasser dans le cadre de l'exploitation du bâtiment. De plus, les deux bâtiments seront implantés dans une zone industrielle à proximité du barreau autoroutier de l'A29, à distance de toute habitation.

Les effets cumulés sur le trafic

Il est prévu un trafic de 180 PL et 256 VL pour le site PANHARD DEVELOPPEMENT en cours de construction.

Le projet objet de la présente étude prévoit 300 PL et 500 VL par jour.

Le trafic cumulé des deux projets correspond à l'augmentation suivante sur les deux axes concernés :

Axe	Véhicules légers	Poids lourds	Augmentation prévisionnelle du trafic
A29	20 532	4 028	5 %
Route industrielle	5 818	3 879	12,7 %

Il est à noter que les deux projets PANHARD DEVELOPPEMENT s'intègrent dans le cadre de la création du Parc Logistique du Pont de Normandie 2, qui permet une réponse adaptée aux demandes d'entreprises qui souhaitent développer leurs activités.

Cette création de zone se fait en réaménageant la desserte routière (créations de voies nouvelles et de giratoires) pour desservir au mieux les différents sites et perturber le moins possible la circulation.

Il faut également préciser que dans le cadre de la création du PLPN2, il a été pris en compte une estimation globale du trafic suite à la réalisation de l'ensemble des bâtiments sur la zone. Les hypothèses d'évolution du trafic routier sont de + 23% à l'horizon 2023.

Les effets cumulés sur les déchets

Les sites étant indépendants, ils géreront leurs déchets de façon autonome.

Aucun effet cumulé n'est engendré sur la thématique des déchets.

Les effets cumulés sur la commodité du voisinage

Hormis la gêne occasionnée par la circulation des véhicules, il n'existe pas d'effet cumulé sur la commodité du voisinage.

5.2. Effets sur l'activité agricole, les milieux naturels et les espèces

Le terrain sur lequel le pétitionnaire souhaite installer son projet a déjà fait l'objet d'un arrêté de dérogation à la protection stricte des espèces. L'arrêté de dérogation DRE/UEP/2015/02/01 du 3 mars 2015 donnait obligation au GPMH de mettre en œuvre diverses mesures environnementales d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement pour l'aménagement du parc logistique PLPN2.

Le dossier reprend néanmoins les mesures édictées pour la création de l'ensemble du PLPN2 et devant être prises pour limiter l'impact sur la faune et la flore.

L'autorité environnementale rappelle les termes de l'arrêté préfectoral du 3 mars 2015 relatif aux espèces protégées, concernant les modalités et le calendrier des travaux et notamment les périodes définies par le dit arrêté.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, les termes de l'arrêté préfectoral du 3 mars 2015 relatif aux espèces protégées seront respectés.

5.3. Effets sur la qualité des eaux et les sols

Dans le but de gérer au mieux la ressource en eau et les pollutions potentielles, le projet prévoit des mesures à mettre en place en phase chantier et en phase de fonctionnement.

En phase chantier, il est notamment prévu un étiquetage et une identification des produits potentiellement polluants, des aires étanches pour l'entretien des engins de chantier et le nettoyage des outils, la récupération et l'évacuation des déchets dangereux liquides tels que les huiles de vidange, la mise en place d'un kit de dépollution en cas de pollution accidentelle...

En phase de fonctionnement :

- tous les appareils sanitaires seront équipés de système hydro-économiques permettant de réduire la consommation d'eau potable ;
- les canalisations d'alimentation en eau potable seront équipées de disconnecteurs permettant d'éviter tous phénomènes de retour vers le réseau d'alimentation public ;
- quatre stations biologiques compactes seront mises en places sur le site et permettront le traitement des eaux vannes usées ;
- les eaux pluviales de voirie seront traitées par des séparateurs à hydrocarbures. Un système de détection automatique en sortie des séparateurs à hydrocarbures, relié à une alarme, permettra le contrôle de la valeur limite des hydrocarbures.
- le cas échéant, les eaux incendie seront confinées sur le site grâce à deux vannes à fermeture automatique et manuelle.

Pour autant, l'ARS, dans son avis, regrette que le maître d'ouvrage n'ait pas mieux détaillé la nature des marchandises qui seront entreposées, ce qui ne permet pas de vérifier les hypothèses prises en cas de déversement ou d'incendie.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de justifier le dimensionnement des mesures proposées au regard de la nature des marchandises qui seront entreposées.

Il n'est pas prévu à ce stade du projet la présence de liquides, dangereux ou non, dans l'entrepôt hors des cellules spécifiquement dédiées (pour mémoire, il est prévu que les cellules B6b et B6c puissent accueillir un stockage de 1500 tonnes de liquides inflammables). Chaque cellule de stockage des liquides inflammables sera équipée d'une rétention déportée dimensionnée pour pouvoir recueillir 100% des liquides stockés dans la cellule.

Il est précisé dans l'étude des dangers qu'il est envisagé la possibilité de stocker jusqu'à 500 m³ de produits liquides non dangereux au maximum dans chaque cellule de l'établissement.

Ce stockage de produits liquides a été pris en compte dans le dimensionnement de la rétention des eaux d'extinction incendie (dimensionnement D9A).

Le dimensionnement D9A pour cet établissement annexé au dossier de demande d'autorisation environnementale est présenté ci-dessous :

Application de la méthode D9A				
Bâtiment PANHARD DEVELOPPEMENT – LE HAVRE				
Besoins pour la lutte extérieure		Résultats document D9 (Besoins x 2 heures au minimum)	1 080 m ³	Dimensionnement D9 : 540 m ³ /h pendant deux heures
Moyens de lutte contre l'incendie	Sprinkler	Volume réserve intégrale de la source principale ou besoins x durée théorique maximale de fonctionnement	800 m ³	Dimensionnement cuve sprinkler
	Rideaux d'eau	Besoins x 90 mn		
	RIA	A négliger		
	Mousse HF et MF	Débit de solution moussante x temps de noyage		
	Brouillards d'eau et autres systèmes	Débit x temps de fonctionnement requis		
Volumes d'eau liés aux intempéries		10 l/m ² de surface de drainage	688 m ³	S _{cell} = 12 000 m ² S _{Voies} = 56 804 m ² Total = 68 804 m ²
Présence stock de liquides		20% du volume contenu dans le local contenant le plus grand volume	100 m ³	Ce volume correspond aux 20% des 500 m ³ de produits liquides non dangereux pouvant être entreposés dans chaque cellule de l'établissement
Volume total de liquide à mettre en rétention			2 668 m³	

5.4. Effets sur l'environnement humain

Concernant le bruit, une étude des niveaux sonores à l'état initial a été réalisée autour du site.

Concernant les gaz d'échappement, une étude a été réalisée afin de déterminer l'impact sur les principaux polluants (CO, NOx, particules, CO2...) du trafic engendré par le site dans le rayon d'affichage (2 km). Ces émissions ont été comparées aux émissions actuellement générées par les axes routiers autour du site. L'étude n'a pas démontré d'impact significatif du projet sur la santé des riverains ni des travailleurs.

Le pétitionnaire envisage qu'environ 300 poids lourds et 500 véhicules légers transiteront chaque jour sur le site. Il présente dans son dossier les comptages routiers (sur la base du trafic moyen journalier annuel de 2013) ainsi que l'augmentation prévisionnelle du trafic liée à l'exploitation de la plateforme Panhard Développement :

Axe	Véhicules légers	Poids lourds	Augmentation prévisionnelle du trafic
A29	20 532	4 028	6,5%
Route industrielle	5 818	3 879	16,5%

Le pétitionnaire commente ainsi le tableau ci-dessus : « A la vue des résultats, l'augmentation du trafic ne sera pas significative pour l'A29. Pour la route industrielle, l'augmentation du trafic est cohérente avec la fonction de cette route. En effet, son rôle est de centraliser et acheminer les poids-lourds de la zone industrielle vers l'A29 ». L'autorité environnementale considère qu'une augmentation de 6,5 % du trafic routier ne peut être jugée non-significative, a fortiori 16,5 %. Néanmoins, ce pourcentage paraît élevé et le calcul aboutissant à ce résultat mériterait d'être détaillé. Des mesures de réduction et d'accompagnement pourraient utilement être explorées, notamment au regard de la proximité de la plateforme multimodale du Havre.

Le dossier indique également que deux voies de chemin de fer sont présentes à proximité du site. L'une au nord longe la route industrielle, l'autre au sud passe sous le barreau de l'A29 et rejoint la plate-forme multimodale. De plus, le site est à proximité immédiate de la plate-forme multimodale qui sera notamment équipée d'une cour fluviale composée de deux postes à quai de 200 m chacun et d'une zone de stockage de conteneurs. Il est noté que la desserte fluviale pourra potentiellement être exploitée par l'activité du site Panhard Développement.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'expliquer son calcul permettant de déterminer l'augmentation prévisionnelle du trafic routier liée à l'exploitation de la plateforme Panhard Développement et d'identifier des mesures de réduction et d'accompagnement afférentes. Elle invite également le porteur de projet à présenter l'évolution et les projections dans le temps des parts modales (route, ferroviaire, fluvial) de son trafic.

L'analyse de l'impact du projet sur le trafic routier est basée sur les comptages de trafic routier effectués sur le secteur par le département de Seine-Normandie et sur les comptages routiers effectués sur les routes adjacentes au Parc Logistique Pont de Normandie 2 et mentionnées dans l'étude d'impact du PLPN2.

Ces comptages routiers sont présentés au paragraphe 3.1.4 de l'étude d'impact :

Les comptages routiers diffusés par le département de Seine-Normandie pour l'année 2015 indiquent un trafic journalier de 24 560 véhicules dont 16,4% de poids lourds sur l'A29 en amont du projet.

Au Nord, sur l'A 131 au droit du Pont de Tancarville, on compte 19 751 véhicules par jour (pourcentage de PL non fourni).

La D 982 qui longe cette autoroute présente un trafic journalier de 2 80 véhicules dont 6% de PL.



De façon plus précise, les comptages routiers réalisés sur les routes adjacentes au projet du Parc Logistique du Pont de Normandie 2 et dont les résultats sont mentionnés dans l'étude d'impact de la zone indiquent :

Figure 08 : Localisation des points de comptages routiers près du site du projet



		Trafic journalier total (en véhicules/jour)	Proportion de poids lourds (en %)	Trafic deux sens confondus (en véhicules/jour)
1	Route Industrielle entre giratoire SAPN & carrefour Noroit sens ouest-est	4 756	43,1 %	9 697
	Route Industrielle entre Giratoire SAPN & carrefour Noroit sens est-ouest	4 941	37,3 %	
2	Route Industrielle entre le giratoire SAPN & carrefour TOTAL sens est-ouest	3 825	26 %	7 215
	Route Industrielle entre le giratoire SAPN & carrefour TOTAL sens ouest-est-	3 390	34,5 %	
3	Route de la Plaine entre accès CARE & PLPN 1 sens ouest-est	1 229	45,1 %	3010
	Route de la Plaine entre accès CARE & PLPN 1 sens est-ouest	1 781	55,7%	
4	Route CERT entre giratoire & accès TOTAL sens sud-nord	1 127	16,9 %	2 277
	Route CERT entre giratoire & accès TOTAL sens nord-sud	1 150	10,2 %	
5	Route d'accès au PLNP1 entre le giratoire SAPN et la sortie du parc sens sud-nord	2 426	38 %	4 666
	Route d'accès au PLNP1 entre le giratoire SAPN et la sortie du parc sens nord-sud	2 240	40 %	

L'accès au site de la société PANHARD DEVELOPPEMENT se fera directement par une route interne du Parc logistique.

La route interne du Parc logistique permet d'accéder à la route industrielle puis à l'A29 sans traverser de zone d'habitation.

On s'intéresse donc au trafic routier existant sur ces deux axes :

- A29 : 24 560 véhicules dont 16,4% de poids lourds
- Route industrielle : Sens Ouest-est : 4 756 véhicules dont 43,1% de poids lourds
- Route industrielle : Sens Est-ouest : 4 941 véhicules dont 37,3% de poids lourds

Ces données sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Axe	Véhicules légers	Poids lourds
A29	20 532	4 028
Route industrielle	5 804	3 893

On envisage que de l'ordre de 300 poids lourds et 500 véhicules légers transiteront chaque jour sur le site.

A partir de ces hypothèses de trafic on peut chiffrer l'augmentation sur les axes routiers alentours :

Axe	Trafic existant			Trafic projeté			Augmentation prévisionnelle globale du trafic
	Véhicules légers	Poids lourds	Tous véhicules	Véhicules légers	Poids lourds	Tous véhicules	
A29	20 532	4 028	24 560	21 032	4 328	25 360	3,25%
Route industrielle	5 804	3 893	9 697	6 304	4 193	10 497	8,24%

L'augmentation prévisionnelle globale du trafic routier sur les axes alentours peut être détaillée entre le trafic VL et le trafic VL :

Axe	Trafic existant	Trafic projeté	Augmentation prévisionnelle globale du trafic VL
	Véhicules légers	Véhicules légers	
A29	20 532	21 032	2,43%
Route industrielle	5 804	6 304	8,61%

Axe	Trafic existant	Trafic projeté	Augmentation prévisionnelle globale du trafic PL
	Poids lourds	Poids lourds	
A29	4 028	4 328	7,44%
Route industrielle	3 893	4 193	7,7%

La société PANHARD DEVELOPPEMENT informera les utilisateurs de la plateforme logistique de la nécessité de mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) et de favoriser le co-voiturage (places dédiées sur le parking VL, etc...) afin de limiter le nombre de déplacements en véhicules légers vers et depuis le site (cf. point TRA-02 du Plan de Protection de l'Atmosphère).

PANHARD favorisera, dans la mesure du possible, l'utilisation de la plate-forme multimodale.

5.5. L'impact sur l'air et le climat

Dans le but de limiter l'impact sur l'air et le climat, la vitesse des véhicules sur le site sera limitée. Une procédure précisera que l'ouverture des portes de quais ne sera possible qu'après remise des clés du poids lourd au responsable de quai, permettant ainsi de s'assurer que le camion restera le moteur à l'arrêt lors des périodes de manutention. Seront mis en place des chariots électriques dont l'utilisation ne produit pas de gaz à effet de serre. Un contrôle régulier des batteries des chariots élévateurs et de la conformité des chaudières par rapport aux normes en vigueur sera réalisé périodiquement.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet de veiller à la compatibilité du projet avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère, notamment par son intégration aux fiches actions consacrées aux émissions du secteur transport.

L'étude d'impact déposée en Préfecture en Octobre 2018 reprend la compatibilité du projet avec les fiches actions consacrées aux émissions du secteur transport.

▪ **Compatibilité du projet avec les objectifs du PPA**

Le projet PANHARD DEVELOPPEMENT, par sa nature, n'est pas directement concerné par les différentes mesures définies au PPA.

Néanmoins la société PANHARD DEVELOPPEMENT s'engage à mener une action auprès des futurs utilisateurs de l'établissement afin qu'ils s'inscrivent dans les actions du Plan de Protection de l'Atmosphère suivantes :

➤ **TRA-01 Intégration du volet Air dans le programme « Objectif CO2 : Les Transporteurs s'engagent**

La société PANHARD DEVELOPPEMENT informera les utilisateurs de la plateforme logistique de l'existence d'une charte « Objectif CO2: les transporteurs s'engagent » élaborée par le ministère chargé de l'écologie et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) en concertation avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises dans le but de réduire la consommation de carburant de leurs véhicules et ainsi leurs émissions de CO2. Cette charte, basée sur le volontariat, engage les entreprises signataires dans un plan d'actions personnalisé dont la durée est d'au minimum 3 ans. Des fiches actions ont été élaborées ; elles sont destinées à informer de manière objective et indépendante les entreprises de transport routier sur les solutions ayant un impact positif en termes de consommations de carburant et d'émissions de CO2 et qui sont disponibles sur le marché. La plupart des mesures proposées dans la charte ont un effet positif sur la qualité de l'air et permettent de répondre aux objectifs du PPA de la région Haute-Normandie.

➤ **TRA-02 Développement d'actions coordonnées de maîtrise des émissions liées au transport**

Les émissions liées au transport routier dépendent de quatre facteurs : (i) le nombre de kilomètres parcourus, (ii) l'efficacité énergétique des véhicules (quantité de carburant consommé pour une distance équivalente), (iii) le type de carburant et (iv) le type de conduite (vitesse – accélération ou décélération, moteur tournant à l'arrêt,...), fortement lié aux conditions de trafic. La société PANHARD DEVELOPPEMENT informera les utilisateurs de la plateforme logistique de la nécessité de mettre en place un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) et de favoriser le co-voiturage (places dédiées sur le parking VL, etc...) afin de limiter le nombre de déplacements en véhicules légers vers et depuis le site.