



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale 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**

N° : 2018-2782

Accusé réception de l'autorité environnementale : 13 septembre 2018

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

PRÉAMBULE

L'autorité environnementale a été saisie le 13 septembre 2018 pour avis, au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements, sur le projet d'implantation et à d'exploitation par la société Panhard Développement d'un entrepôt sur les communes de Sandouville et Oudalle (Seine-Maritime). Des compléments ont été demandés au maître d'ouvrage ce qui a conduit à geler les délais d'instruction du présent avis pendant 43 jours¹.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient la préfète de région comme autorité environnementale, le dossier a été examiné par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale, réunie le 20 décembre 2018 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la DREAL de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et Michel VUILLOT.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)², chacun des membres 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier d'enquête publique.

1 Le délai de production de l'avis de l'autorité environnementale tient compte, conformément aux dispositions régissant le régime de l'autorisation environnementale, de la suspension du délai d'instruction intervenue du 13 septembre 2018 au 26 octobre 2018.

2 Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

L'entrepôt que la société Panhard Développement envisage de réaliser sur le territoire des communes de Sandouville et Oudalle est une installation classée pour la protection de l'environnement qui comporte également une installation, ouvrage, travaux et aménagement (IOTA). Son implantation nécessite une autorisation environnementale préfectorale, ainsi que l'obtention d'un permis de construire, dont la demande a été déposée le 30 juillet 2018.

Ce projet se situe au sein du parc logistique du pont de Normandie 2 (PLPN2 : d'une surface totale d'environ 77 hectares) dont les travaux d'aménagement sont soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau et encadrés par l'arrêté préfectoral du 26 février 2015 autorisant la réalisation du parc PLPN2 au bénéfice du grand port maritime du Havre (GPMH).

Le terrain d'emprise du projet a une superficie d'environ 21,1 hectares. Le bâtiment projeté a une surface d'environ 100 000 m² et est divisé en douze espaces de stockage (cellules) dont sept d'une surface d'environ 11 500 m². Le projet prévoit également la réalisation de bureaux, de stationnement, notamment pour les poids lourds, ainsi que de voiries, d'ouvrages de gestion des eaux pluviales et d'extinction incendie, et d'aménagements paysagers.

Globalement, les éléments du dossier permettent au lecteur de bien comprendre la teneur du projet, d'en apprécier les impacts ainsi que les éventuels dangers liés à son exploitation. Notamment l'étude de dangers est de bonne qualité, contient les éléments attendus et apparaît proportionnée aux enjeux du projet.

Compte-tenu de la taille du bâtiment et de ses espaces de stockage, l'enjeu principal du projet est la maîtrise du risque incendie. Ce point est étudié de manière proportionnée dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande plus particulièrement au maître d'ouvrage de :

- développer les effets relatifs au trafic routier et l'impact de ce projet en cumul avec les autres entrepôts du parc logistique du pont de Normandie 2 et de mieux présenter son engagement à respecter le plan de protection de l'atmosphère de Normandie ;

- tenir compte de la présence éventuelle d'espèces protégées dans les modalités et le calendrier des travaux.



Source : dossier du maître d'ouvrage

AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste en la réalisation d'un bâtiment à usage d'entrepôt, d'activité et de bureaux dans le parc logistique du pont de Normandie 2 (PLPN2). Le bâtiment sera implanté sur les parcelles cadastrales :

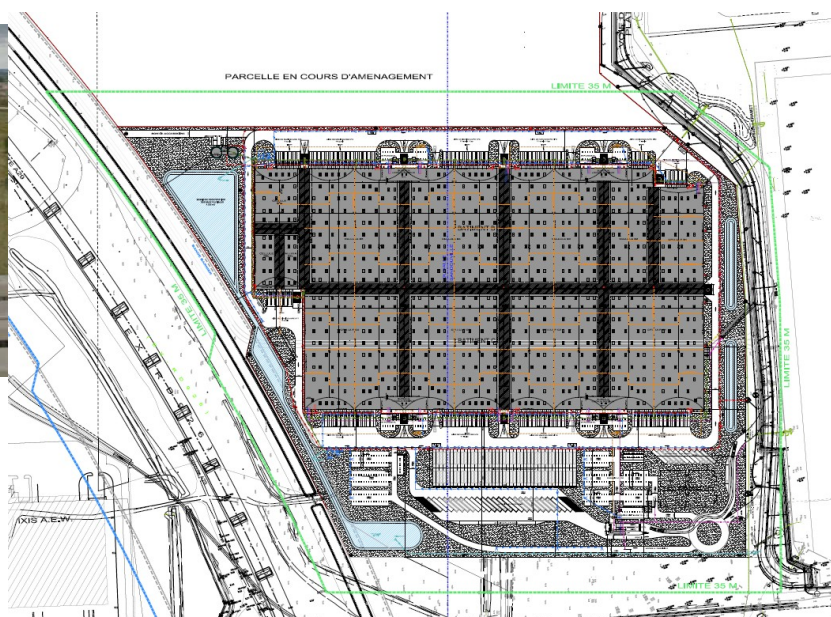
- Sandouville : AE p29 pour partie,
- Oudalle : AC 77 pour partie.

Le terrain d'assiette du projet est délimité :

- > au nord, par un bâtiment Panhard Développement en cours de construction puis le bâtiment de logistique Bolloré Logistics (anciennement SDV Logistique Internationale),
- > au sud, par les abords du grand canal du Havre,
- > à l'ouest, par l'autoroute A29 puis des bâtiments logistiques du parc logistique du Pont de Normandie 1,
- > à l'est, par des terrains industriels et le site métallurgique d'ERAMET.



Vue vers l'est prise depuis l'autoroute A29



La commune d'Oudalle est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 26/05/2005, modifié les 18/09/2006, 30/07/2013 et 27/07/2017. Le zonage réglementaire classe le terrain du projet en zone UX. Dans son avis sur le projet, la DDTM³ de Seine-Maritime indique que la zone UX du PLU de la commune d'Oudalle autorise l'implantation d'établissement relevant du régime des installations classées pour la protection de l'environnement.

Par ailleurs, la DDTM rappelle que la commune de Sandouville disposait d'un plan d'occupation des sols (POS) approuvé le 4 décembre 2007 mais que celui-ci est devenu caduc le 27 mars 2017 conformément aux dispositions de la loi Alur⁴. C'est alors le règlement national d'urbanisme qui s'impose en l'absence de tout autre document. D'après le code de l'urbanisme (article L. 111-4), les constructions et installations incompatibles avec le voisinage des zones habitées peuvent être autorisées en dehors des parties urbanisées de la commune.

Le projet consiste en la création :

- d'un bâtiment d'environ 100 000 m² et d'une hauteur sous faîtage de 13,8 mètres qui comprend six locaux de charge, des bureaux et locaux sociaux, un poste de garde,
- des locaux techniques (local sprinkler (dispositif d'arrosage automatique en cas de début d'incendie), local électrique, local chaufferie).

Le site se décomposera de la façon suivante :

- surface du terrain : 211 152 m²,
- emprise au sol du bâtiment : 101 090 m²,
- surfaces imperméables (autre que bâtiment) pour la circulation ou le stationnement : 56 803,5 m²,
- espaces verts (avec plantation d'arbres et d'arbustes) et chemins stabilisés : 53 258,5 m².

Le bâtiment sera composé de douze cellules (qui correspondent aux espaces de stockage), dont sept sont d'une surface d'environ 11 500 m². L'établissement est soumis à autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour les activités logistiques courantes, mais aussi pour les stockages liés aux activités de la pétrochimie riveraine (plastiques, caoutchoucs...), dont une partie concerne des liquides inflammables (d'une quantité maximale de 1500 tonnes).

L'accès au site se fera directement par une route interne du parc logistique. Cette voie permet d'accéder à la route industrielle puis à l'A29 sans traverser de zone d'habitation.

2. Cadre réglementaire

2.1. Procédures relatives au projet

Comme le prévoit l'article L. 511-1 du code de l'environnement (CE), le projet « *compte tenu de sa nature et des dangers ou inconvénients qu'il est susceptible de présenter* », relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet relève de la rubrique 1 du tableau annexé à l'article R. 122.2 du CE, concernant les installations classées, ainsi que de la rubrique 39 : « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* ».

L'activité principale qui le concerne, le stockage de matières combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes dans des entrepôts couverts, relève de la rubrique 1510 de la nomenclature ICPE, pour laquelle il est soumis à autorisation préalablement à son exploitation. Pour cette raison, en application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, le projet Panhard Développement rentre dans le champ d'application de l'autorisation environnementale.

Le projet ne relève pas de l'application de la réglementation « IED »⁵ et le site n'est pas classé SEVESO⁶.

Par ailleurs le projet, bien que non soumis de façon systématique à la réalisation d'une évaluation environnementale au regard des critères définis à la rubrique 1 « *Installations classées pour la protection de l'environnement* » du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, l'est cependant au titre de la rubrique 39, concernant les « *Travaux, constructions et opérations d'aménagements y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté* ». En effet, le terrain d'assiette du projet couvre une superficie supérieure à 10 hectares, ce qui au

3 Direction Départementale des territoires et de la mer

4 Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014, pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite « loi Alur ».

5 En application de la directive relative aux émissions industrielles. Un de ses principes directeurs est le recours aux meilleures techniques disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures.

6 Nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites SEVESO », et d'y maintenir un haut niveau de prévention.

regard de ce seul critère implique la réalisation systématique d'une évaluation environnementale ⁷.

Dès lors, il convient de produire une étude d'impact dont le contenu est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. S'agissant d'un projet ICPE, elle doit en outre être complétée par les éléments prévus au II de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement.

Conformément au code de l'environnement, le demandeur doit également fournir une « étude de dangers » qui précise les risques et/ou inconvénients que peut présenter l'installation, directement ou indirectement, en cas d'accident, que la cause soit interne ou externe à l'installation pour, selon les termes de l'article L. 511-1 du même code, « ... la commodité du voisinage, la santé, la sécurité et la salubrité publiques, l'agriculture, la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique ».

Par arrêté préfectoral du 26 février 2015, les travaux d'aménagement de la plateforme logistique PLPN2, soumis au régime de l'autorisation, ont été autorisés au regard de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques, dite « loi sur l'eau » (articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement) au titre des rubriques 2.1.5.0. ⁸ et 3.3.1.0. ⁹ de la nomenclature des *installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA)* figurant au tableau annexé à l'article R. 214-1.

Le présent projet de la société PANHARD Développement fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire déposée le 30 juillet 2018, actuellement en cours d'instruction par la communauté de commune Caux Estuaire afin que soit examinée sa conformité aux dispositions d'urbanisme et aux règles générales d'occupation du sol. Étant précisé qu'en application de l'article L. 181-30 du code de l'environnement, l'autorisation de construire ne pourra donner lieu à début d'exécution des travaux qu'après délivrance de l'autorisation environnementale sollicitée.

2.2. Avis de l'autorité environnementale

Au sens de l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est un processus qui permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur l'environnement et la santé humaine. Il est constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé « étude d'impact », de la réalisation des consultations prévues, ainsi que de l'examen par l'autorité compétente pour autoriser le projet (dans le cas présent, la préfète de Seine-Maritime), de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée » est transmis pour avis par l'autorité compétente à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet. L'autorité environnementale, ainsi que les collectivités et groupements sollicités, disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, ainsi que sur ses incidences sur la santé humaine. Il s'intéresse également à l'étude de dangers. Il est élaboré en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement, notamment celles formulées par l'agence régionale de santé (ARS) et la préfète de Seine-Maritime, recueillies par le service coordonnateur (conformément au D. 181-17-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourraient être rendus ultérieurement et est distinct de la décision d'autorisation. Il a pour objet d'aider à l'amélioration du projet et à sa compréhension par le public. À cet effet, conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, paragraphes V et VI, l'avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage et ce dernier devra mettre son étude d'impact à disposition du public, ainsi que la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

7 Indépendamment de la surface de plancher créée de 102 633 m², supérieur au seuil de 40 000 m², au-delà duquel l'évaluation environnementale est également requise de façon systématique.

8 « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant ... supérieure ou égale à 20 ha », en l'espèce 77 ha sont concernés pour PLPN2.

9 « Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant ... supérieure ou égale à 1 ha », en l'espèce 48 ha sont concernés pour PLPN2.

3. Contexte environnemental du projet

Le projet d'entrepôt de la société Panhard développement est prévu d'être implanté au sein du parc logistique du pont de Normandie 2 (PNP2, d'environ 77 hectares) sur lequel est déjà construit un premier entrepôt appartenant à la société Bolloré et sur lequel la construction et l'exploitation d'un autre entrepôt appartenant à la société Panhard développement sont autorisées. Le projet occupera moins d'un tiers du parc PLPN2 (environ 21 hectares).

Le site du projet se trouve au cœur de la zone industrialo-portuaire havraise, au nord du Grand Canal du Havre et en bordure du barreau autoroutier de l'autoroute A29. Les terrains sont globalement plats et établis autour de la cote 4,5 à 5,5 m NGF (nivellement général de la France). Le paysage actuel au niveau du site n'a pas d'intérêt particulier. Il est composé d'une végétation basse souvent très peu dense. Ces terrains étaient exploités jusqu'à 4 – 5 ans en activités agricoles (prairies pour élevage bovin). Le site a depuis été remanié par GPMH en vue de créer la zone du parc logistique du pont de Normandie 2 par la mise en place de voirie et la délimitation de parcelles destinées à usage logistique.

D'un point de vue du patrimoine culturel, le monument historique le plus proche est le Château de l'Orcher à 2,7 km au nord (dans la commune de Gonfreville l'Orcher). Concernant les vestiges archéologiques, leur découverte fortuite reste peu probable compte tenu de l'historique du terrain, mais elle ne peut être totalement exclue. Pour mémoire la zone industrialo-portuaire du Havre a servi de zone d'essai d'armement lors de la première guerre mondiale, ce qui a conduit à des mesures spécifiques en matière d'opérations de déminage.

Le site est concerné par le risque de submersion marine en raison de sa proximité avec l'estuaire de la Seine. Selon les cartes des territoires à risques importants d'inondation (TRI) du Havre, le site est concerné par le risque de submersion avec une probabilité moyenne et des hauteurs d'eau envisagées comprises entre 0 et supérieur à 2 mètres en fonction de la probabilité de la crue et de l'intégration du risque climatique. Le site est également concerné par le plan de prévention des risques littoraux (PPRL) par submersion marine de la plaine alluviale Nord de l'embouchure de l'estuaire (PANES). Le PPRL a été prescrit par l'arrêté du 27 juillet 2015. L'élaboration de ce plan est actuellement en cours de finalisation.

Le site est localisé dans la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF¹⁰) de type II « Estuaire de la Seine ». Dans le cadre du projet d'aménagement PLPN2 porté par le grand port maritime du Havre (GPMH), de nombreux relevés faunistiques et floristiques ont été réalisés entre 2010 et 2013. Concernant la flore, les espèces recensées sont caractéristiques des prairies sèches et humides, roselières, friches et mares qui se développent dans la zone portuaire de l'estuaire de la Seine. Les espèces les plus rares sont liées essentiellement aux prairies humides, aux mares et leurs pourtours. Une espèce très rare a été recensée (*Ranunculus baudotii*), et trois espèces classées sur liste rouge régionale dont une en danger (*Dactylorhiza incarnata*) et deux vulnérables (*Lemna gibba* et *Rumex maritimus*). Ces relevés ont conduit le GPMH à solliciter une dérogation espèces protégées accordée par arrêté préfectoral du 3 mars 2015. Les aménagements de voirie et la préparation des terrains réalisés ensuite par le GPMH conduisent le site à être assimilé à une friche industrielle destinée à être aménagée, qui comporte moins d'intérêt faunistique ou floristique. Néanmoins le porteur de projet appliquera, pour la parcelle qui le concerne, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensations qui ont permis au GPMH de bénéficier de l'arrêté du 3 mars 2015.

Le projet est prévu en majeure partie sur des habitats de type prairies humides ou mésophiles présentant un intérêt avéré pour l'avifaune, les amphibiens et les insectes. Des mesures seront prises par le porteur de projet pour éviter, réduire et compenser les atteintes au milieu naturel et aux espèces vivant dans cet espace (voir paragraphe 5.2).

L'aménagement du parc logistique du Pont de Normandie 2, qui intègre le projet Panhard Développement, est notamment encadré par l'arrêté préfectoral du 3 mars 2015, autorisant la perturbation et la destruction de spécimens d'espèces animales protégées et destruction de leurs milieux particuliers sur PLPN2. Les mesures compensatoires liées à cet aménagement sont portées par le GPMH.

Au regard des continuités écologiques, il apparaît (notamment au SRCE¹¹) que la zone d'implantation du projet ne se situe pas dans un réservoir de biodiversité. Le SRCE identifie un réservoir de biodiversité aquatique à environ 400 m au sud du projet (grand canal du Havre) et un petit corridor de biodiversité aquatique au niveau de la route industrielle à environ 500 m au nord du projet.

10 ZNIEFF : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

11 Schéma régional de cohérence écologique de Haute Normandie, arrêté le 18/11/2014

En outre, il convient également de mentionner que les communes concernées par le projet sont situées dans les aires de production de signes de qualité sous indications géographiques protégées (IGP), à savoir : IGP « Cidre de Normandie », « Porc de Normandie » et « Volailles de Normandie ».

4. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de dangers

Le dossier de demande d'autorisation environnementale examiné par l'autorité environnementale a pris en compte la totalité des éléments et compléments fournis par le maître d'ouvrage. Il comprend :

- une note de présentation non technique ;
- un résumé non technique de l'étude d'impact et un résumé non technique de l'étude de dangers ;
- une présentation du demandeur ;
- une étude d'impact ;
- une étude de dangers ;
- une notice relative à l'hygiène et à la sécurité ;
- une carte au 1/25000 sur laquelle est indiqué l'emplacement proposé ;
- un plan des abords de l'installation à l'échelle 1/2500^e couvrant le dixième du rayon d'affichage ;
- un plan d'ensemble des installations à l'échelle 1/500^e dans un rayon de 35 m autour du site indiquant les dispositions projetées de l'installation ainsi que l'affectation des constructions et terrains avoisinants ;
- 18 annexes.

4.1. Complétude et qualité globale des documents

Formellement, l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale reprend l'ensemble des éléments attendus listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le principe posé par cet article R. 122-5, de proportionnalité du contenu de l'étude à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance des aménagements prévus et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine, semble pris en compte dans son ensemble.

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.

¹² Agence régionale de santé

¹³ Éviter, réduire, compenser

Au sujet de l'étude de risques sanitaires, l'ARS juge que la détermination des sources potentielles de dangers est argumentée et cohérente mais indique également qu'il aurait été intéressant de parfaire la connaissance des polluants générés par l'activité du site. Elle déplore notamment que certains traceurs pertinents, tels que les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), l'acroléine et les particules très fines (PM_{2,5}), ne soient pas pris en compte sans aucune explication.

Les incidences Natura 2000 du projet : en l'espèce, l'étude d'impact reprend les éléments nécessaires, notamment une cartographie permettant d'apprécier la localisation du projet par rapport aux sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés, ainsi que l'exposé de leurs caractéristiques et objectifs de conservation. L'analyse menée, tant sur les effets directs qu'indirects, conclut à l'absence d'incidence notable du projet sur les sites Natura 2000 « Estuaire de la Seine » (FR2300121) et « Estuaire et marais de la Basse Seine » (FR2310044).

Les thématiques « eau », « déchets » et « bruits et vibrations » sont abordées mais les enjeux sont présentés comme moindres. Une étude des niveaux sonores à l'état initial a été réalisée autour du site.

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 résumé non technique de l'étude d'impact présente l'ensemble du projet de manière synthétique, et semble de nature à permettre sa bonne compréhension par le public. Dans le cas présent, il reprend de manière satisfaisante les points essentiels des différentes parties de l'étude d'impact.

L'analyse de la cohérence et de la compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux est abordée dans le dossier. La description proposée permet d'apprécier la compatibilité du projet avec les différents documents applicables, dont notamment :

- le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ;
- le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ;
- le Plan de protection de l'atmosphère ;
- le Plan régional santé environnement 3 ;
- le Schéma de cohérence territoriale ;
- le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

4.3. Étude de danger

L'étude de danger présente de manière satisfaisante les risques liés aux installations (épanchement, incendie, fumées toxiques...) et les mesures de prévention mise en place pour les prévenir. Une analyse de l'accidentologie appliquée au site est présentée. S'ajoutent aux moyens « classiques » de protection, de prévention et de lutte contre un incendie ou un épanchement (poteaux incendie, extincteurs, robinets d'incendie armés, rétentions...), des vannes de confinement à fermeture automatique asservie au déclenchement d'un réseau d'extinction automatique d'incendie, ainsi que des murs coupe-feu de degrés quatre heures séparant les cellules de stockage.

Les zones d'effet dans le cas d'un incendie généralisé à trois cellules dépassent des limites du site à l'ouest sans atteindre la route et sur une zone peu fréquentée. Une modélisation a montré que les fumées générées en cas d'incendie devraient se disperser sans engendrer de perte de visibilité significative pour les automobilistes aux alentours ni à des distances élevées du site.

5. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale eu égard au contexte environnemental et à la nature du projet.

5.1. Les paysages

Le projet s'intègre dans un paysage déjà fortement marqué par un usage industriel et logistique. Néanmoins, le pétitionnaire s'est engagé à suivre des objectifs d'intégration de son entrepôt :

- offrir une vision satisfaisante du bâtiment, tant au niveau du sol que du pont enjambant le grand canal du Havre,
- concevoir des aménagements s'intégrant avec la végétation hygrophile environnante,
- ménager des continuités écologiques sur toutes les périphéries.



Source : dossier du maître d'ouvrage

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.

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.

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.

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.

5.6. L'économie d'énergie

Afin de minimiser les consommations électriques, il est prévu d'implanter une surface de lanterneaux d'éclairage de l'ordre de 4 % afin de privilégier l'éclairage naturel durant la journée. La disposition de ces lanterneaux, au centre des allées de circulation, permet de bénéficier au maximum de la lumière naturelle.

Le site n'a pas vocation à utiliser la géothermie. En effet, les entrepôts sont par nature peu chauffés et l'installation de radiateurs électriques dans les bureaux paraît suffisante, combinée avec la vigilance nécessaire en matière de sobriété énergétique et d'efficacité énergétique.

Panhard Développement n'a pas jugé avantageux l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture d'un point de vue économique et du fait d'un ensoleillement en Normandie qu'il juge moindre que dans d'autres régions françaises où la pose de panneau n'a pas été retenue.

5.7. Conditions de remise en état du site

Panhard Développement n'est pas propriétaire du terrain d'assiette du projet d'entrepôt objet du présent dossier. Le propriétaire du terrain est le grand port maritime du Havre. Le porteur de projet a proposé les conditions de remise en état après arrêt de l'exploitation pour un usage industriel du site au Grand Port Maritime du Havre (propriétaire des terrains) ainsi qu'aux maires des communes de Sandouville et Oudalle.

Les conditions de mise en sécurité et de réhabilitation du site sont présentées de manière claire et détaillée. Elles sont cohérentes avec la nature du projet, les impacts réels ou potentiels présentés.