

Liste des modifications de la révision 1

Remarque	Réponse
Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le parc logistique du Pont de Normandie n°3 (PLNP3)	
<p>1. Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale déposée par le Grand Port Maritime du Havre en cours d'instruction, l'autorité environnementale a formulé notamment la recommandation suivante : « préciser les impacts du projet en matière de circulation et de sécurité routières et les mesures prises pour les éviter ou les réduire, notamment dans la réalisation de travaux sur l'échangeur autoroutier » Il est demandé de détailler les recours aux possibilités de multi-modalités envisagés compte-tenu de la présence à proximité du projet d'alternative au transport routier.</p>	<p>Des éléments sont apportés sur ce sujet en partie 4 – page 79 :</p> <p><i>« Alternatives au transport routier</i></p> <p><i>L'implantation sur une plateforme multimodale offre la possibilité aux futurs locataires du site de s'appuyer sur les infrastructures en place pour organiser des transports par voie maritime, fluviale ou ferroviaire.</i></p> <p><i>A ce titre, la société HAROPA, aménageur de la zone est en charge de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, dont les bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;</i> <i>- La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;</i> <i>- La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés.</i> <p><i>Dans le cadre de son projet stratégique, HAROPA-Port du Havre a engagé une démarche volontariste visant à renforcer son offre foncière dédiée à la logistique afin de contribuer au développement des trafics de conteneurs.</i></p> <p><i>L'offre commerciale PRD mettra en avant ces différents modes de transport qui pourront représenter un atout pour les futurs locataires du bâtiment.</i></p> <p><i>Un prospect envisagé a notamment été séduit par la possibilité d'être connecté directement au port, ce qui permettrait la gestion de 7000 TEU/an. Le TEU étant une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. »</i></p>

Remarque	Réponse
	L'installation près du port maritime du Havre représente un atout fort pour le transport maritime, la future entreprise utilisatrice aura étudié cette composante pour son implantation.
Contenu du dossier	
2. Dans le descriptif du contenu du dossier il est indiqué pour la Partie 4 qu'il s'agit d'une étude d'incidence. Le dossier contient une étude d'impact conformément aux exigences réglementaires. Merci de bien vouloir faire les modifications nécessaires.	Il s'agit d'une coquille, cela a été modifié.
3. Dans le descriptif du contenu du dossier il est indiqué pour la Partie 8 : « demande de dérogation sur l'échelle des plans (1/1000) » alors que le plan d'ensemble 1/200 est fourni. Merci de bien vouloir faire les modifications nécessaires.	Il s'agit d'une coquille, cela a été modifié.
Partie 1 - Description	
4. La légende du plan de masse fait référence à des lettres pour la localisation des installations, des stockages et des locaux. Or ces lettres ne sont pas positionnées sur le plan. Par exemple la lettre E correspondant au stockage des palettes n'est pas reportée sur le plan. Idem pour la lettre R correspondant à la station-service. Merci de bien vouloir nous transmettre le plan complété avec la légende.	Les éléments ont été ajoutés sur le plan.
5. Dans le paragraphe 4.5, il est indiqué qu'un tableau comparatif entre les capacités autorisées et les marchandises stockées sera tenu à jour et centralisé par l'exploitant. Comment l'exploitant s'assure-t-il auprès de ces locataires que les capacités autorisées ne seront jamais dépassées ? En effet, il est indiqué qu'un contrôle de concordance des documents de livraison (adresse et référence de l'ordre de livraison) sera effectué. Ce contrôle sera-t-il effectué par l'exploitant ou le/les locataire(s) ? Veuillez apporter des précisions sur ce point.	Dans le cas d'un seul locataire pour l'ensemble du site, l'autorisation d'exploiter sera portée par le locataire qui s'assurera du respect de l'arrêté préfectoral. En cas de multi locataires, l'arrêté restera porté par le propriétaire du site (PRD à l'heure actuelle) qui s'assurera du respect de celui-ci par ses locataires. Pour le suivi des quantités, la 1510 correspond au volume d'entrepôt. Pour les rubriques 1530, 1532, 2662 et 2663, comme précisé en Partie 2, les volumes indiqués correspondent au cas où l'entrepôt serait rempli de ces produits, les quantités ne peuvent donc pas être dépassées. Pour la rubrique 1435, les livraisons de carburant seront suivies permettant de connaître le volume distribué.
Partie 2 – Régime juridique	
6. La station-service n'est pas mentionnée dans la partie 1, paragraphes 4.4 « installations annexes » et 5 « utilités » (pages 21 à 26) mais elle figure dans la liste des installations soumises à déclaration. Veuillez apporter les compléments nécessaires à la partie 1.	Un paragraphe 4.4.7 – Station-Service est ajouté partie 1 – page 22 : « 4.4.7 Station-service Le projet intègre dès sa conception la mise en place d'une station de distribution de carburant localisée à l'Ouest du site, à proximité de la cellule 9. Les cuves de stockage de carburant pourront stocker de l'essence ou

Remarque	Réponse
	<p><i>du gasoil, leur volume n'est pas défini précisément actuellement. Toutefois, les capacité(s) maximale(s) définie(s) sont de 100 m3 de carburant soit environ 85 tonnes sans dépasser 50 tonnes d'essence. »</i></p>
<p>7. Il est indiqué dans la partie 1 (page 22) que la nature des produits stockés pourra être alimentaire. Sont notamment cités : l'épicerie, les liquides alimentaires, vins et alcools de bouche (dont le titre alcoolémique volumétrique est inférieur à 40 %) et produits frais. Toutefois, il n'est pas fait mention dans la partie 2 paragraphe 1 (nomenclature ICPE – rubriques concernées) de la rubrique 4755 [Alcools de bouche d'origine agricole et leurs constituants (distillats, infusions, alcool éthylique d'origine agricole, extraits et arômes) présentant des propriétés équivalentes aux substances classées dans les catégories 2 ou 3 des liquides inflammables]. En effet, la rubrique 4755 s'applique aux alcools de bouche qui ont des propriétés identiques aux liquides inflammables de catégorie 2 ou 3, c'est-à-dire de point éclair inférieur à 60 °C et donc de titre alcoométrique volumique (TAV) supérieur 8 % VOL.</p> <p>Néanmoins, il est possible de les exclure de cette rubrique en réalisant une épreuve de combustion entretenue conformément aux dispositions du point 2.6.4.5 du règlement CLP. Si la combustion n'est pas entretenue lors de ce test, alors la boisson éprouvée n'est pas inflammable, et n'est pas classable dans la rubrique 4755, mais dans la rubrique 1510. Des tests ont démontré que les boissons alcoolisées ayant un TAV inférieur à 17 % ne doivent pas être considérées comme inflammables au sens de CLP.</p> <p>En conséquence, si les boissons alcoolisées et leurs constituants alcoolisés ne relèvent pas de la rubrique 4755 (TAV < 17 % par exemple), ils sont considérés comme liquides combustibles et sont donc classables sous la rubrique 1510. Si les boissons alcoolisées et leurs constituants alcoolisés relèvent de la rubrique 4755 mais que les quantités sont inférieures aux seuils de la rubrique 4755, il conviendra de compléter le paragraphe 1.5 activités non classées. Lorsqu'ils sont stockés en entrepôts, ils sont comptabilisés dans les matières combustibles, et sont stockés dans les conditions spécifiques liées aux matières dangereuses. Il est demandé de fournir les compléments d'information à ce sujet. Il est demandé de compléter les parties du dossier mentionnant les boissons alcoolisées (par exemple dans la partie 3 page 9 le paragraphe 1.5.2.4).</p>	<p>Pour le projet, les produits stockés relèveront uniquement de la rubrique 1510 et seront donc de TAV < 17 %.</p> <p>Modifié en partie 1 – page 23.</p>
<p>Partie 4 – Etude d'impacts</p>	
<p>8. Paragraphe 4.2.15 analyse du cumul d'incidences avec d'autres projets existants ou approuvés. Il est indiqué que les résultats de la recherche n'ont pas identifié de projets sur les communes limitrophes. La recherche était centrée sur les avis émis en 2018. Toutefois, deux autorisations d'exploiter ont été accordées sur la commune de Oudalle :</p>	<p>La partie 4 est complétée en pages 90-91 :</p> <p>« Deux avis sont identifiés :</p> <p>- Panhard Développement (PLPN2), avis signé le 1er avril 2016</p> <p>Demande d'exploiter un entrepôt logistique sur les communes de</p>

Remarque	Réponse
<p>Panhard Développement (PLPN2) le 03/03/2017 et Bollore Logistics le 01/08/2016. Il est demandé de fournir les compléments d'information à ce sujet.</p>	<p><i>Sandouville et Oudalle. Le projet est situé sur le parc PLPN2. Les effets du projet sont similaires à ceux du projet PRD et concentrés sur le trafic et les émissions de polluants associées. Le trafic estimé du projet est de 320 rotations quotidiennes.</i></p> <p><i>- SDV (filiale BOLLORE LOGISTICS), avis signé le 17 février 2016</i></p> <p><i>La société possède des zones logistiques sur le parc PLPN1 et souhaite s'implanter au sein du Parc Logistique PLPN2. Le site est classé SEVESO seuil bas par dépassement direct des seuils des rubriques 4755, 4310 et 4330.</i></p> <p><i>Les effets du projet sont similaires à ceux du projet PRD et concentrés sur le trafic et les émissions de polluants associées. Le trafic estimé du projet est de 320 rotations quotidiennes également.</i></p> <p><i>Effets cumulés potentiels</i></p> <p><i>Suite à l'analyse des différents avis émis, les effets cumulés potentiels sur l'environnement concerne essentiellement les aspects suivants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Trafic / Emissions atmosphériques</i> <p><i>Les effets sont susceptibles d'être cumulés en termes de trafic de véhicules à l'intérieur des divers parcs PLPN2 et PLPN3. La zone ayant été aménagée pour recevoir des activités, les voiries sont aménagées en conséquence.</i></p> <p><i>Les émissions de polluants sont liées au trafic de poids-lourds induit par l'activité logistique. L'activité logistique induit un trafic important de véhicules. Dans les zones PLPN, des études ont été menées de manières globales afin de favoriser les alternatives au transport routier.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Bruit</i> <p><i>Le site PRD est peu émetteur de nuisances sonores par ses installations. Le bruit généré est essentiellement lié au trafic de véhicule. Ce bruit se cumule sur les axes routiers.</i></p> <p><i>De manière globale, le site va s'implanter au sein de la du Parc Logistique PLPN3 où d'autres projets logistiques pourront être implanté. Dans le cadre de sa demande d'autorisation, l'aménageur a réalisé des études à l'échelle de la zone afin de permettre la bonne implantation des différents projets.</i></p> <p><i>De plus, les effets de la future parcelle restent limités, le site n'est pas</i></p>

Remarque	Réponse
<p>9. Dans le paragraphe 4.2.17 vulnérabilité du projet au changement climatique, il est indiqué que le projet n'est pas situé dans un environnement exposé aux risques liés à la hausse du niveau de la mer.</p> <p>Néanmoins il est indiqué page 53 que le projet se trouve dans le périmètre de prescription du plan de prévention des risques littoraux par submersion marine de la plaine alluviale nord de l'embouchure de l'estuaire de la Seine (PANES).</p> <p>Il est également précisé dans le paragraphe 3.5.1 page 52 partie 4 que le site est situé en territoire à risque d'inondation. Il est également indiqué page 106 que le site est localisé dans une zone identifiée TRI (territoire à risque important inondation).</p> <p>Il est toutefois indiqué que l'aménageur a prévu la prise en compte de ce risque pour l'aménagement du terrain qui sera occupé par PRD</p>	<p>à vocation de industrielle mais uniquement logistique. »</p> <p>Il est en effet précisé Partie 4 – page 106 et Partie 6 page 59 que : <i>« Dans le cadre de l'autorisation unique, le risque inondation a été étudié à l'échelle globale. L'étude de danger de la ZAC met en évidence que la digue de protection de l'estuaire Nord présente un niveau de protection variable selon les tronçons considérés. Sur sa partie aval, le niveau de protection apparent dépasse la période de retour de 1 000 ans. A l'amont, des surverses peuvent apparaître pour des événements d'une période de retour allant de 20 à 50 ans. Cette étude permet également d'indiquer que le site du projet se trouve protégé par la digue.</i></p> <p><i>Le site n'a jamais été inondé. Sa localisation et le réseau hydraulique qui l'entoure font qu'il n'est pas sensible aux variations du niveau de la Seine qui au droit du site voit ses niveaux varier surtout l'influence de phénomènes maritimes (marées et autres variations du niveau de la mer). »</i></p>
<p>10. Il n'est pas fait mention dans la partie incendie du tableau des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de l'éventuelle détection incendie prévue pour les locaux techniques et bureaux (évoqué partie 1 page 56).</p> <p>Dans la thématique incendie, seule l'installation de sprinklage est chiffrée. De plus, les modalités de suivi des portes coulissantes CF par contrôles réguliers n'est pas indiquée. Veuillez compléter ce tableau.</p>	<p>Les coûts ont été ajoutés en Partie 4 – page 99.</p> <p>Différents éléments sont chiffrés sur la thématique incendie en page 99. Des vérifications initiales avec tests seront réalisés pour chacun des équipements à la livraison et des contrats de maintenance seront mis en place.</p>
<p>Partie 6 - EDD</p>	
<p>11. Il est indiqué page 59 qu'une Analyse du Risque Foudre ARF selon l'arrêté du 4 octobre 2010 modifié a été réalisée. Il est indiqué que le rapport de cette étude est présenté en annexe. Or le rapport n'est pas présent dans les annexes figurant au dossier. Veuillez compléter ce point le cas échéant.</p>	<p>L'étude ARF est jointe en annexe.</p>
<p>Remarques ARS</p>	
<p>En conclusion, j'émet un avis favorable à la présente demande sous réserve de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veiller à la compatibilité avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère (PPA) notamment par son intégration aux fiches actions TRA-01 et TRA-02 consacrées aux émissions du secteur transport, l'impact potentiel du projet sur la santé publique étant essentiellement lié aux émissions issues du trafic pouvant contribuer à une dégradation de la qualité de l'air ; 	<p>Les fiches actions sont génériques et concernant l'engagement des transporteurs aux chartes CO2. PRD, en tant que promoteur immobilier, n'a pas d'information sur ce sujet. Néanmoins, la diminution des consommations de carburant représente un enjeu fort, à la fois environnementale et financier, pour les transporteurs et sont systématiquement suivis.</p> <p>Toutefois, les divers impacts et mesures mises en œuvre sur les</p>

Remarque	Réponse
	sujets comme l'impact potentiel du projet sur la santé publique et les émissions issues du trafic pouvant contribuer à une dégradation de la qualité de l'air, cela a été traité en partie 4.
- Mettre en œuvre les dispositions en matières d'émissions de gaz d'échappement (arrêt des moteurs lors des opérations de chargement/déchargement), afin de limiter les rejets atmosphériques de polluants et les nuisances sonores ;	Cette mesure est citée page 70 de la partie 4.
- Implanter un disconnecteur afin de protéger le réseau public d'adduction d'eau potable ;	Cette mesure est citée page 70 de la partie 4.
- Veiller à l'entretien régulier du séparateur à hydrocarbures ;	Les séparateurs seront entretenus annuellement.
- Faire pratiquer une campagne de mesurage acoustique à la mise en service des installations, en réévaluant la pertinence de définir des zones à émergence réglementée (ZER), afin de vérifier leur conformité réglementaire et, si nécessaire, de mettre en place des mesures correctives.	Une campagne de mesure sera réalisée dans les 12 mois après la mise en service de l'exploitation.
Remarques DDTM	
Dans le cadre des mesures compensatoires au défrichement, le pétitionnaire s'engage à réaliser les opérations suivantes, dans un délai d'un an à compter de la date d'autorisation environnementale, ou à verser une soultte sur la base de 10 000 €/ha au Fonds stratégie de la forêt et du bois, ou à réaliser des travaux d'amélioration sur des boisements existants pour un montant équivalent.	L'ensemble du défrichement est géré par HAROPA.
un tableau récapitulatif de toutes les surfaces du projet en identifiant les locaux sociaux, les bureaux, les aires de stationnement, les voies de circulation, les quais de chargement, les espaces verts afin de calculer précisément les surfaces imperméabilisées et perméables ;	Un tableau récapitulatif des surfaces est joint en annexe.
le temps de vidange des bassins de rétention, qui doivent être dimensionnés en cohérence avec l'aménagement 20 l/s/ha sur le projet PLPN3 et gérer les eaux pluviales pour un événement décennal conformément au dossier de demande d'autorisation PLPN3 en cours d'instruction ;	Les temps de vidange ont été estimés : <ul style="list-style-type: none"> • Temps de vidange – bassin 1 : 7h • Temps de vidange – bassin 2 : 3h
un plan complet du réseau eaux pluviales avec les noues de régulation de la ZAC, plan des bassins, des réseaux (coupe, profil hydraulique avec cotes jusqu'à l'exutoire, surverse).	Un plan de principe réseaux assainissement – affichage des fossés périphériques (sur la base des éléments du programme) et des coupes de principe sur rejet bassins 1 et 2 sont joints en annexe 2.

- Flux routier :

Dans le dossier, le trafic est estimé à 300 PL/jour. A noter que dans de dossier de demande d'autorisation d'HAROPA du 15 mai 2018, il est présenté : « *Le parc logistique induira une augmentation des trafics routiers qui pourra atteindre environ 960 poids-lourds / jour et 670 véhicules légers par jour à terme, dès lors que l'ensemble des plates-formes logistiques prévues seront exploitées.* »

Toutefois, ce sujet étant sensible et le prospect identifié par PRD ayant un trafic inférieur. Le dossier est modifié pour indiquer un trafic réduit à 100 PL/jour. (Partie 4 – page 78)