

PREFECTURE DE LA SEINE MARITIME

Arrêté du 5 Août 2020

Sarl GAZELEY MAGENTA 26

Demande de Permis de Construire une base logistique

Demande d'autorisation environnementale d'exploiter une base logistique au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement dans le Parc d'activités de l'ancienne raffinerie, voie N°3 à Petit Couronne

Enquête publique unique du 26 Août au 25 Septembre 2020

Conclusions et avis motivé sur le dossier de demande de Permis de Construire

Commissaire-enquêteur : Philippe BRETON

Dossier N° E20 000 020/76



I. RAPPEL DU CADRE DE L'ENQUÊTE « PERMIS DE CONSTRUIRE »

1) Préambule

Les conclusions qui suivent résultent de l'étude du Dossier de demande de permis de construire déposée le 8 Avril 2020 par la Société Gazeley Magenta 26 pour le Groupe GLP France Management sous le N°PC 076497200003 en Mairie de Petit Couronne, de l'analyse des observations formulées par le public et les personnes publiques ou morales intéressées au cours de l'enquête, ainsi que des avis des services ou personnes publiques associés, des explications apportées au Commissaire-enquêteur en réponse à ses questions et, enfin, de la réflexion propre de celui-ci.

2) Cadre juridique

Il est fondé sur les dispositions du Code de l'Urbanisme, notamment de ses articles R.421-12 à 19 qui prévoient le recours à l'enquête publique pour tout projet de construction d'une installation soumise à la réglementation des I.C.P.E ou d'une S.H.O.N supérieure à 10000m², toutes conditions réunies par ce projet.

Le présent permis de construire s'insère dans l'opération globale ayant donné lieu au Permis d'aménagement délivré le 10 Mars 2020 au profit de la Société Valgo.

Il est ici rappelé que le dossier de demande d'Autorisation environnementale a fait l'objet d'une enquête publique unique et d'un Rapport commun.

3) Objet de l'enquête

Le projet s'intègre au programme de requalification d'une vaste friche industrielle de 60,5 hectares sur laquelle s'étendaient jusqu'en 2013 une partie des installations de la société Petroplus acquises en 2014, par la société Valgo en vue de la dépollution et du réaménagement d'ensemble du site.

Le projet de parc logistique, pour lequel un permis d'aménagement a été délivré le 10 mars 2020, modifié à la marge le 7 août, s'articule autour de 9 lots d'une superficie unitaire de 1 à 8,4 hectares. Il a lui-même fait l'objet d'une enquête publique organisée, aux titres de la loi sur l'eau et de la procédure d'autorisation environnementale, du 16 juin au 15 juillet 2020, conclue par un avis favorable en date du 30 juillet.

Les lots 3 et 4, aujourd'hui regroupés sur une superficie de 16,167 hectares **sous l'appellation BVA2**, constituent la première tranche opérationnelle de ce parc et sont destinés à accueillir un entrepôt logistique de 58485m² au sol (334 x 154m, hors locaux administratifs périphériques) sur 3 niveaux correspondant à une surface totale développée de 160961m², objet de la présente demande de permis de construire, destiné à l'accueil d'une importante activité de e-commerce automatisée et robotisée.

Il apparaît donc que le projet BVA2 participe d'une démarche structurée de requalification d'un secteur historique, mais obsolète, de la zone industrialo-portuaire de Métropole rouennaise et constitue, à ce titre, une expérimentation significative de reconquête d'une friche pétrolière dans le contexte économique aujourd'hui problématique de ce type d'agglomération urbaine.

4) Déroulement de l'enquête

Le dossier soumis à l'enquête comprenait, outre les pièces constitutives habituelles d'une demande de permis de construire, l'étude d'impact et l'étude de sécurité publique rendues nécessaires par les caractéristiques du projet.

Les avis relatifs à l'organisation de l'enquête publique ont été diffusés par voie de presse et affichage, conformément à la réglementation en vigueur et l'enquête s'est déroulée du 26 Août au 25 Septembre 2020, période au cours de laquelle j'ai tenu 6 permanences physiques et téléphoniques dans des conditions satisfaisantes en mairie de Petit-Couronne.

126 observations ont été portées à ma connaissance pendant l'enquête publique, en fait au cours des 4 derniers jours de celle-ci, suite à la publication et à la diffusion de reportages sur le projet dans la presse régionale.

Pour l'essentiel, 123 l'ont été sur le registre d'enquête dématérialisé mis en place à cet effet, les 3 autres (plus une note reprenant l'observation N°114) ayant été portées par deux visiteurs ou dans un courrier déposé à mon attention, le dernier jour de l'enquête.

5) Principales caractéristiques du projet

a) Les règles d'urbanisme

Le projet se situe en zone UX1 du PLUi de la Métropole, approuvé le 13 février 2020, zone expressément destinée à l'implantation d'I.C.P.E et de constructions à usage d'industries et d'entrepôts :

- Zone UX1, Chapitre1, articles 1.1 et 1.2 : destination des constructions, usage des sols et natures d'activités,
- Zone UX1, Chapitre 2 : caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères, notamment en termes d'implantation des constructions par rapport aux emprises et voies publiques et aux limites séparatives, de hauteur des constructions, de traitement des espaces libres et de stationnement des véhicules.

b) Les caractéristiques du bâtiment

Le bâtiment envisagé (cf. Plan de masse ci-joint) est destiné au traitement intermédiaire de marchandises et de colis de petite taille destinés être expédiés vers d'autres entrepôts logistiques extérieurs au site (parmi lesquels celui de St Etienne du Rouvray pour l'agglomération rouennaise dont l'ouverture est prévue à la fin de ce mois) qui organiseront et assureront l'ultime phase de distribution aux clients finaux (le « dernier kilomètre »).

Il s'organise sur 3 niveaux d'activité, pour l'essentiel non recoupés :

- Au rez-de-chaussée (P1), une vaste zone au sein de laquelle devrait être assurée la réception des marchandises, la préparation et l'expédition des commandes (convoyeurs, systèmes d'adressage, stockage automatisé...) impliquant environ 367 postes de travail.
- Les deux niveaux supérieurs (P2, P3) seront affectés de manière exclusive à des zones de stockage elles aussi automatisées et robotisées (donc sans présence humaine), mais pilotées par un peu moins de 200 postes de travail

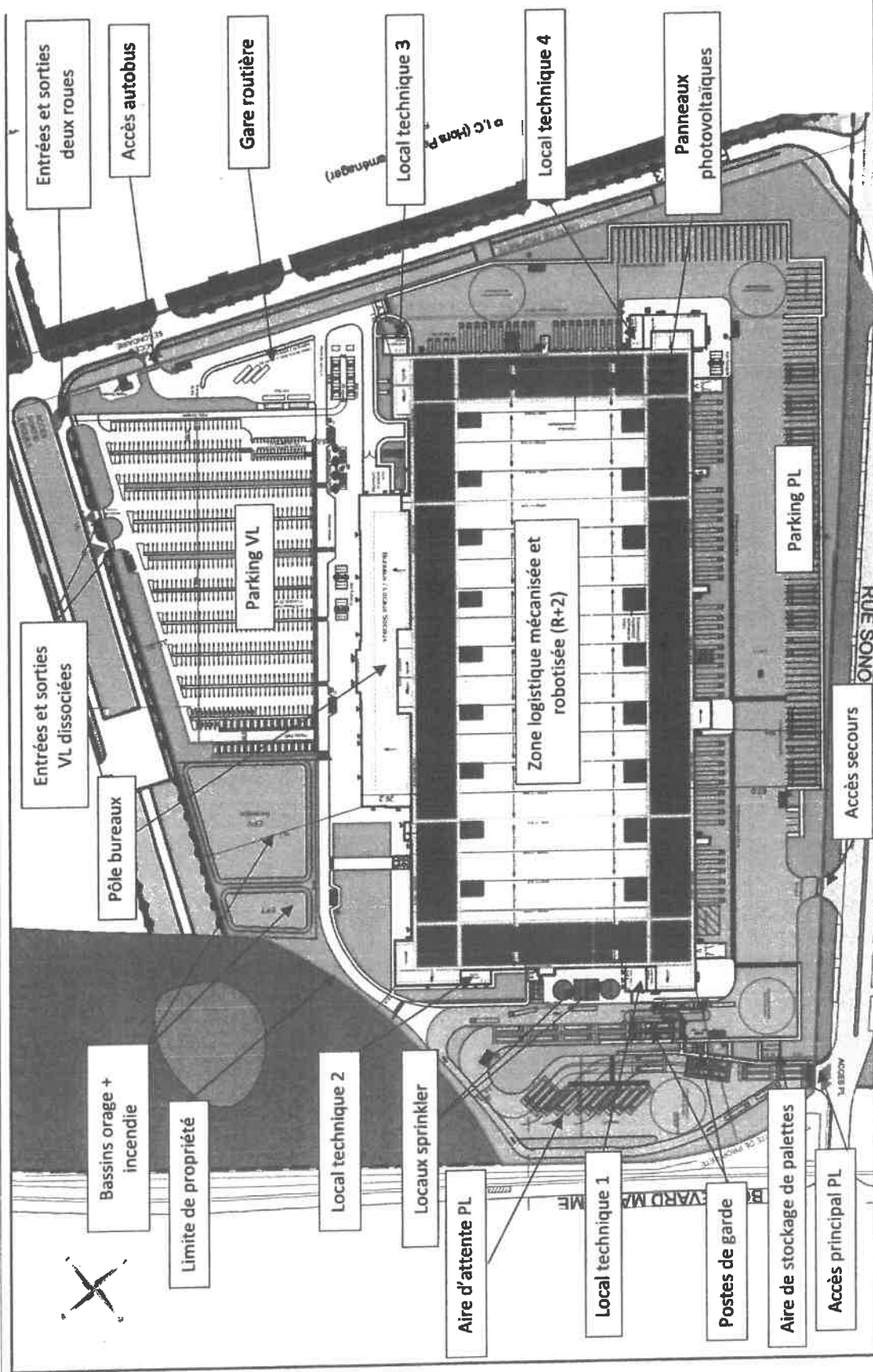


Figure 6 : Plan de masse du projet

situés en périphérie sur chaque niveau, ceux-ci correspondant entre eux par des systèmes de monte-charges et d'ascenseurs.

La plateforme accueillera également un ensemble de locaux et d'espaces annexes :

- Un pôle administratif et de services internes : accueil, bureaux, cantine, locaux sociaux etc... d'une superficie développée de l'ordre de 8350 m²,
- Des locaux techniques spécifiques : transformateurs et locaux de « sprinklage » destinés à assurer la protection incendie immédiate (pompes et réserves d'eau associées), pour une surface d'environ 500m²
- Zones de charge des véhicules P.L réparties en périphérie du bâtiment,
- Bassins destinés à la gestion des eaux pluviales et/ou issues d'écoulements accidentels,
- Postes de garde aux accès du site
- Parking V.L et zone d'accueil des bus du personnel.

Le tout est développé dans un dossier comprenant les pièces suivantes

- Un jeu de 11 plans et documents graphiques référencés de PC 01 à PC 03 et PC 05 à PC 08 : plans de situation, de masse et de réseaux, coupes, façades et plans d'insertion paysagère et environnementale.
- Une notice descriptive du projet et ses documents annexes (PC 04).
- Une fiche de référence à l'étude d'impact développée dans le dossier I.C.P.E (PC 11).
- Trois attestations d'études spécifiques (prévention des risques, prise en compte de la réglementation thermique et de la pollution des sols (PC 13, 16.1 et 16.5).
- Une « étude de sécurité publique » de 89 pages, réalisée en application des dispositions des articles L114-1 à 5 du Code de l'Urbanisme compte-tenu des caractéristiques et de l'ampleur du bâtiment projeté (ci-dessous)
- Un jeu de sept pièces annexes (PC 100 à PC 102.3) : surfaces, plans de niveaux et de locaux annexes etc...

c) *L'approche de la sécurité publique*

Le dossier s'appuie sur l'étude, en date du 30 Mars 2020, qui répond aux dispositions de l'article L114-1 du Code de l'Urbanisme et de la Circulaire du 1er Octobre 2007 qui en déterminent le contenu détaillé, applicable dans le cas d'espèce :

- Diagnostic du contexte social et urbain et détermination de l'interaction du projet dans son environnement immédiat,
- Analyse du projet au regard des risques de sécurité publique pesant sur l'opération,
- Mesures proposées pour prévenir et réduire les risques de sécurité publique mis en évidence dans le diagnostic et pour faciliter les missions des services de police et de secours.

A noter que l'étude conclut exclusivement sur l'utilité de mesures classiques de surveillance et de protection des accès, qu'elles soient d'ores et déjà prévues par le maître d'ouvrage ou suggérées, à son intention ou à celle de la Commune de Petit Couronne.

d) L'étude de dangers

Le risque principal induit par un entrepôt de stockage est incontestablement celui de l'incendie (82%) loin devant celui des explosions (6%), au fil des différentes étapes de l'activité logistique appelée à s'y développer : approvisionnement, réception et stockage des produits, préparation des commandes, expédition des produits par la route.

L'organisation de ce type d'entrepôts doit donc viser à répondre de la manière la plus appropriée à ce risque de deux manières :

- Par la conception des dispositifs d'alarme et de lutte contre les risques directement ou indirectement induits par un éventuel incendie: effets thermiques, effets de surpression en cas d'explosion d'une chaudière, effets toxiques dus à la propagation de fumées.
- Par une optimisation de la conception des bâtiments, tant au plan de leur structure générale, que de leur organisation interne et de l'agencement d'espaces spécialisés, autonomes et indépendants les uns des autres en cas d'accident au sein ou à partir de l'un d'entre eux. (Les incendies recensés concernant essentiellement de petites structures de moins de 5000m²)

Il est évident, sur ce dernier point que la structure même du bâtiment BVA2 présente un caractère exceptionnel puisque chacun de ses trois niveaux sera pour l'essentiel non cloisonné, voire d'un seul tenant.

L'étude jointe au dossier en référence aux dispositions de l'Arrêté ministériel du 11 Avril 2017 développe donc longuement les caractéristiques structurelles du bâtiment BVA2 envisagé, la description des installations de détection et d'alarme, de désenfumage, d'évacuation des personnels ainsi que celle des moyens fixes d'intervention (extincteurs, robinets incendie armés, colonnes sèches et surtout installations d'extinction automatique « sprinklers ».

Toutefois les analyses développées par le S.D.I.S de Seine Maritime dans son avis du 12 juin 2020 et le rapport du Pôle Anticipation et Action du 14 Août, qui concluent l'un comme l'autre sur le concept « d'impossibilité opérationnelle », apparaissent essentielles dans l'appréhension du projet tel que soumis à la présente enquête publique.

II. ANALYSES ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1) Les caractéristiques du projet

a) Urbanisme, insertion, accessibilité et réseaux.

- Le projet est cohérent avec la démarche globale de requalification de la friche industrielle de Petit Couronne dont il convient ici de souligner ici le bien fondé et l'intérêt.

Il s'insère en zone UX1 du PLUi de la Métropole Rouen- Normandie, expressément dédiée à l'implantation d'I.C.P.E et de constructions à usage d'industrie et d'entrepôts. A ce titre, l'implantation des bâtiments, telle que définie par rapport aux emprises et voies publiques, aux limites séparatives et entre les bâtiments eux-mêmes, ne fait apparaître aucune non-conformité par rapport aux dispositions réglementaires du PLUi, non plus que les caractéristiques de la construction envisagée (hauteur, notamment).

- Les caractéristiques architecturales du bâtiment et de son environnement immédiat telles que proposées sur les plans de façade et les simulations d'insertion paysagère (y compris sur les documents iconographiques complémentaires intégrés au Mémoire en réponse à l'avis de la M.R.A.E) font apparaître **le soin apporté à sa conception et à son intégration dans le site, auquel répondent également le principe et le traitement des espaces libres.**

- En termes de circulation routière, le projet s'intègre à un **plan de circulation globalement conçu entre l'aménageur et les services de la Métropole et de la Ville de Petit Couronne** :
 - L'accès Poids lourds à l'entrepôt logistique BVA2 se fera depuis l'autoroute A13 et le sud de l'agglomération par la RN338, le Boulevard des Docks et le Boulevard maritime, l'entrée du site stricto sensu étant assurée depuis le Boulevard Sonopa au sud. **Ce réseau, dimensionné à l'échelle de la zone industrialo-portuaire a toutes les capacités d'intégrer les flux de circulation induits par le projet, qui représentent environ 36% du trafic recensé en 2019.**
 - Les véhicules légers et les bus destinés au personnel accéderont aux parcs de stationnement dédiés via le **réseau de voirie interne conçu et structuré à cet effet par l'aménageur (cf. Permis d'aménagement Valgo)**, notamment par la « Voie 3 » et le « Cours Sud » qui se distribueront sur la voirie publique existante (Bld Cordonnier au nord, Bld Maritime à l'ouest, CD3 à l'est, rue Sonopa au sud), étant entendu que l'opération d'aménagement s'accompagnera d'une requalification spécifique des carrefours du Bld Cordonnier et de la rue Sonopa avec la rue Aristide Briand qui se prolonge au nord, vers le centre-ville et au sud vers le CD 13.

- La prise en compte de l'éventuelle pollution résiduelle des sols, des contraintes d'assainissement et de la réglementation thermique ont fait l'objet d'attestations spécifiques en dates des 30 Mars et 7 Avril 2020 ainsi que de la note descriptive du 9 Juin qui récapitule les données relatives aux terrassements généraux, aux contraintes d'assainissement EP/EU et au dimensionnement des bassins de rétention (eaux de voirie et de toitures, eaux d'incendie et séparateurs à hydrocarbures), **conformes aux spécificités du programme.**

b) Sécurité publique

L'étude en date du 30 Mars 2020, après avoir identifié l'accessibilité du site et rappelé le caractère « morcelé et hétéroclite » du tissu urbain environnant ainsi que la densité maîtrisée de la délinquance dans la zone d'étude a mis en évidence les principales « vulnérabilités » du projet, tant en phase chantier que d'exploitation ainsi que les prescriptions et recommandations qui sont attachées à celui-ci :

- En périphérie : maîtrise de l'accessibilité du site, à l'échelle de la Commune et du Grand Port Maritime de Rouen,
- En périmétrie : contrôle de ses accès,
- En volumétrie : aménagements et mesures opérationnelles internes.

Ces évaluations et préconisations (qui concernent aussi bien la Ville de Petit Couronne que le Maître d'ouvrage) prennent en compte de façon satisfaisante la spécificité du projet (son implantation ainsi que ses caractéristiques techniques et fonctionnelles), et répondent ainsi de façon adéquate aux dispositions du Code de l'Urbanisme et de la Circulaire du 1^{er} Octobre 2007.

2) L'analyse des institutions et services spécialisés. (Documents annexés au Rapport)

a) Avis de l'Agence Régionale de Santé

Après avoir évoqué quelques aspects méthodologiques, l'A.R.S estime que « l'impact sur la santé publique peut être qualifié d'acceptable, cette activité n'étant pas de nature émissive, hormis les gaz d'échappement liés au trafic » et que les émissions sonores, déjà fortes sur le site, ne devraient pas dépasser les « valeurs réglementaires ». L'A.R.S poursuit en évoquant la protection de la ressource en eau, qui ne devrait pas être impactée, et considère que « la pollution des sols a donc été prise en compte, mais que les hypothèses de calcul prises pour l'acceptabilité du risque doivent être respectées ».

En conclusion, **l'Agence émet un avis favorable au projet** sous réserve qu'il soit veillé à la conformité de celui-ci avec les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (par les émissions dues au transport routier) et que soient confirmées, donc suivies et contrôlées en temps réel, les dispositions retenues en vue de l'entretien des séparateurs à hydrocarbures, de la préservation de la qualité sanitaire des bâtiments et les mesures acoustiques à la mise en service des installations.

b) Avis et rapport complémentaire du Service Départemental d'Incendie et de Secours

Ces deux documents soulèvent incontestablement les interrogations les plus importantes quant à la sécurité du site et des personnes, compte-tenu des caractéristiques du bâtiment BVA2, notamment de sa dimension et du fait que les trois niveaux (51000m² chacun) seront d'un seul tenant, sans compartimentage par des parois coupe-feu séparatives.

- Avis du 12 juin 2020 :

Après avoir évoqué les dispositifs de détection et de lutte contre l'incendie envisagés par le maître d'ouvrage (installations d'extinction automatique à eau par sprinklers de type ESFR « Early Suppression Fast Response », réseau interne bouclé et maillé de poteaux d'incendie), le S.D.I.S considère que le risque majeur proviendrait de la défaillance éventuelle du système de sprinklage qui rendrait en pratique impossible l'intervention des pompiers au-delà d'un délai de 10 à 15 minutes, celle-ci étant, en tout état de cause rendue particulièrement difficile compte tenu des dimensions du bâtiment, qui excèdent la portée des lances-canon disponibles, l'incendie pouvant alors durer plusieurs jours avant d'être contenu.

En clair, après avoir défini 16 prescriptions qui seront en tout état de cause à mettre en œuvre au moment de solliciter l'autorisation d'exploitation du site, le S.D.I.S « considère que les sapeurs-pompiers seraient confrontés à une impossibilité opérationnelle de limiter la propagation d'un incendie en cas de non maîtrise de ce dernier par le système de sprinklage ».

- Rapport du « Pôle Anticipation et Action du 14 Août 2020 :

Ce Rapport confirme les termes de l'Avis du 12 Juin, s'appuyant sur le retour d'expérience de l'incendie Lubrizol de Septembre 2019 ainsi que d'un incendie survenu en Juin 2020 au sein d'un entrepôt non recoupé de 50000m², quoique sprinklé, en Juin 2020 en Californie.

Il réaffirme le concept « d'impossibilité opérationnelle » exposé dans l'avis du 12 Juin et le risque qu'encourraient alors les sapeurs-pompiers et les sauveteurs, et soulève deux autres points:

- d'une part, le **décal de mise en œuvre des moyens exceptionnels qu'imposerait la situation**, de nature à fortement impacter l'efficacité même du dispositif,
- d'autre part le **risque de pollution de la Seine** qu'impliquerait l'éventuelle saturation des bassins de rétention compte-tenu des volumes d'eau utilisés.

a) Les observations du public

Elles concernent essentiellement (84 fois sur 126), comme cela est rappelé dans le rapport d'enquête (auquel elles sont annexées) le contexte socioéconomique, voire sociétal et planétaire du e-commerce et sont donc étrangères à l'évaluation du présent dossier de Permis de Construire, à l'exception de celle touchant à la circulation induite par le bâtiment BVA2, traitée par l'analyse ci-dessus (II.1.a).

Je ne puis donc qu'en donner acte à leurs auteurs.

En revanche, les interrogations de l'Association France Nature Environnement relatives aux futurs bâtiments RMP2 et 3 susceptibles d'être ultérieurement construits sur le Parc logistique seront à examiner le moment venu lors de l'instruction spécifique de ces projets.

III. AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Compte-tenu des conditions satisfaisantes dans lesquelles s'est déroulée l'enquête publique,

Au vu de l'ensemble des points ci-dessus rappelés, et notamment :

- 1) la cohérence d'ensemble de l'opération de dépollution et de requalification de la friche industrielle Petroplus, qui participe pleinement de la politique nationale de lutte contre l'artificialisation des sols dans les zones périurbaines,
- 2) la cohérence spécifique du projet d'entrepôt logistique BVA2 eu égard aux dispositions du PLUi de la Métropole Rouen-Normandie,
- 3) la qualité architecturale du projet, telle qu'elle ressort des documents iconographiques et d'insertion paysagère joints au dossier, ainsi que de celle du traitement des espaces libres,
- 4) l'intégration du projet aux réseaux et infrastructures prévues par l'aménageur,
- 5) la mise en œuvre possible, sans difficulté particulière, des suggestions de l'étude de sécurité publique jointe au dossier,
- 6) la prise en considération d'un plan de circulation élaboré de façon partenariale, adapté aux trafics induits par l'activité économique attendue dans cet entrepôt logistique,

Vu les avis des Collectivités Territoriales : Ville de Petit Couronne, Ville de Grand Couronne, Métropole Rouen-Normandie,

Prenant toutefois en considération l'avis et le rapport complémentaire du S.D.I.S de Seine-Maritime en dates des 12 Juin et 14 Août 2020, je formule un AVIS FAVORABLE à la demande de Permis de Construire déposée au titre du Bâtiment BVA2 par la Société GAZELEY MAGENTA 26, en recommandant que soient explicitement examinées et analysées les mesures propres à répondre aux observations de ce Service ainsi que les suggestions du Conseil Municipal de Petit Couronne.

Fait à Petit-Couronne, le 20 Octobre 2020


Philippe BRETON, Commissaire-enquêteur.