

N°	Intitulé de l'étude d'impact	Impact du projet de la société PRD	Impact envisagé du projet de la société GMPH (PLPN3)	Effets cumulés des projets de la société PROLOGIS et PRD	Compatibilité des deux projets avec le projet PLPN3
1	Milieux humains et Milieux socio-économiques	Les effets du projet d'entrepôt de la société PRD ont été étudiés dans l'étude d'impact du projet de parc logistique PLPN3.	Les effets engendrés par le parc logistique sur la situation foncière, les habitats humains, la population, les équipements publics, le tourisme, les réseaux, la sécurité et la sûreté des personnes seront nuls. Seul les effets liés à l'occupation des terrains par les différents projets auront un impact sur les milieux humains et sociaux économiques. Enfin, ce projet aura un impact positif sur la création de nouveaux emplois dans la zone.	Les deux projets se situant sur la même zone d'implantation et ayant les mêmes activités, les effets cumulés des deux projets n'auront aucun impact supplémentaire sur le milieu socio-économique mis à part une augmentation du nombre d'employés sur le parc logistique et donc sur la création d'emplois.	L'étude d'impact du projet PLPN3, réalisé par la société HAROPA, prend en considération des activités logistiques sur son parc (comprenant ainsi le projet PRD et le projet PROLOGIS) afin d'évaluer l'impact sur les milieux humains et socio-économiques. Les deux projets du parc seront donc compatibles de par leur activité et leur zone d'implantation.
2	Impact sur la santé	Le bâtiment sera implanté à l'écart des habitations. La distance entre le projet et l'habitation la plus proche est de plus de 2 km au Nord. Compte tenu des distances d'éloignement et des futures activités réalisées sur le site, ainsi que des dispositions techniques et organisationnelles mises en œuvre, les émissions associées aux activités de l'établissement seront maintenues dans les limites réglementaires.	Le projet n'aura pas d'effets sur la santé des populations au vu de l'éloignement avec les habitations.	Les deux projets se situant à plus de 2 km des habitations, les effets cumulés pouvant avoir un impact sur le milieu humain sont faibles.	Le fonctionnement des deux projets du parc logistiques PLPN3 n'engendrera pas d'impact sur le milieu humain. Les effets cumulés des deux projets sont compatibles avec ceux du projet PLPN3 en raison de la distance les séparant des habitations.
3	Voies de communication et trafic	PRD s'est engagé sur un trafic routier d'environ : - 100 poids lourds par jour - 100 à 250 véhicules légers par jour	Le projet de plateforme logistique prévoit un trafic journalier de 670 poids-lourds et de 960 véhicules légers, constituant les flux maximaux attendus par les projets de la société Prologis et de la société PRD. Le projet prévoit en plus un linéaire cumulé de voiries de 2,5 km emprunté (entrées Ouest et Est; il est considéré que ce linéaire emprunté correspond au trajet moyen des véhicules parvenant aux installations et en repartant)	Le projet d'implantation de deux entrepôts de la société PROLOGIS prévoit un maximum de 400 poids lourds et un maximum de 440 véhicules légers sur son site afin de correspondre aux effets cumulés avec le projet de la société PRD décrit dans l'étude d'impact du projet PLPN3.	PRD s'est engagé sur un trafic routier d'environ : - 100 poids lourds par jour - 100 à 250 véhicules légers par jour Prologis s'engage sur un trafic routier maximum comprenant : - 400 poids lourds - 440 véhicules légers Les effets cumulés des projets PRD et PROLOGIS seront compatibles avec l'étude d'impact du projet PLPN3.
4	Paysage	Aucune zone d'habitat n'a de vues directes sur l'emprise du projet. Les routes d'accès et les dessertes ne sont pas utilisées par des promeneurs occasionnels. Depuis le Sud de l'estuaire, les points de vue sont masqués par la végétation présente. Le projet PRD s'intègre sur la zone d'implantation du parc logistique PLPN3 se situant dans une zone industrielle déjà marquée par un bâti d'emprise et de hauteurs importantes.	Le projet PLPN 3 s'insère dans un environnement fortement industrialisé. Il ne modifiera pas fondamentalement l'ambiance de la zone de par la présence de nombreux sites industriels. Les effets sur le paysage pendant la phase travaux seront faibles. En phase d'exploitation, le projet nécessite, pour les besoins de l'activité, la réalisation de voiries de desserte et de plates-formes sur une emprise cumulée d'environ 50 hectares. A terme, chaque parcelle recevra des entrepôts. La hauteur habituelle de ce type de bâtiment est de l'ordre d'une dizaine de mètres. Ce bâti constituera à terme les éléments les plus perceptibles dans le paysage. L'ambiance paysagère du site évoluera d'un environnement marqué par la présence des boisements vers un environnement bâti. Cependant, le projet contigu à la plate-forme multimodale, à la cimenterie Lafarge et aux entreprises à l'ouest, s'intègre dans un paysage industriel déjà marqué par un bâti d'emprise et de hauteurs importantes, par des cheminées et par des lignes aériennes électriques HTA. Dans ce contexte l'effet visuel du parc sera peu prégnant. Le point d'observation possible le plus proche se trouve sur la voie de passage au nord du site, avec la route industrielle. Mais il ne s'agit pas d'un lieu de détente ou de promenade, ni d'un itinéraire réalisé pour la qualité esthétique du paysage. Aucune zone d'habitat n'a de vues directes sur l'emprise du projet. Les routes d'accès et les dessertes ne sont pas utilisées par des promeneurs occasionnels. Depuis le sud de l'estuaire les points de vue sont masqués par la végétation présente.	Les deux projets se situent sur la même zone d'implantation du projet PLPN3. Aucun effet cumulé supplémentaire n'est à recenser par rapport à ceux étudiés dans l'étude d'impact du projet PLPN3. L'ambiance paysagère du site évoluera d'un environnement marqué par la présence de zones aménagées à un environnement bâti.	Au vu de l'implantation des deux projets, aucune zone d'habitat n'a de vues directes sur l'emprise des projets. Ces derniers s'implantent dans une zone déjà fortement industrialisée, les impacts cumulés des deux projets seront compatibles avec ceux étudiés dans le projet PLPN3.
5	Topographie	Le projet PRD s'implantera sur une zone aménagée qui n'a pas conduit à une modification sensible du relief et qui a seulement induit des travaux de reprofilage des terrains afin d'homogénéiser la surface des sols en place. En phase de fonctionnement, l'entrepôt de la société PRD n'aura aucun impact sur la topographie du secteur d'implantation.	L'aménagement de la zone ne conduira pas à une modification sensible du relief, le projet suit les courbes de terrain naturel. De simples travaux de reprofilage des terrains seront réalisés de manière à homogénéiser la surface des sols en place. Les aménagements s'inscriront autant que possible au niveau des terrains actuels. Le terrain d'implantation du projet PLPN3 sera préparé par HAROPA –Port du Havre, comprenant l'abatage et le broyage d'arbres, débroussaillage, défrichage et décapage du terrain naturel, etc.).	Les deux projets se situent sur une zone d'implantation déjà aménagée ayant subi une homogénéisation des terres. En phase de chantier, aucune grosse action visant à modifier la surface des sols d'implantation des entrepôts n'est à prévoir. Ainsi, aucun effet cumulé supplémentaire n'est à recenser par rapport à ceux étudiés dans l'étude d'impact du projet PLPN3. De plus, en phase de fonctionnement des entrepôts, aucun impact sur la topographie du secteur d'implantation ne sera émis.	L'aménagement du terrain d'implantation des deux projets d'entrepôts est réalisé par HAROPA Port du Havre. Un dossier d'autorisation environnementale unique a été déposé en mai 2018 incluant les demandes d'autorisations nécessaires et une étude d'impact sur la topographie et le paysage de la zone de projet. Les deux projets d'entrepôts sont compatibles avec le projet PLPN3 car respectant l'aménagement prévu par ce dernier et mis en évidence dans l'arrêté préfectoral du 22 février 2019.
6	Milieux naturels remarquables et/ou protégés	Le projet de la société PRD s'implante sur le site logistique du PLPN3 qui se situe à moins de 500 mètres au Nord du site Natura 2000 « estuaire de la Seine ». Une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée sur la zone en question dans le dossier d'autorisation environnementale déposé en mai 2018 par HAROPA Port du Havre. Ce dernier met en évidence la présence d'aucun habitat d'intérêt communautaire présent sur la zone d'implantation. Toute fois, des mesures ERC compatibles avec celles du projet PLPN3 seront prises afin de limiter les impacts sur les milieux naturels.	Le site du projet d'aménagement du PLPN 3 est situé à moins de 500 mètres au nord du site Natura 2000 « estuaire de la Seine ». Le site Natura 2000 « estuaire de la Seine » correspond à la superposition de deux périmètres, celui du SIC « estuaire de la Seine » n°FR2300121, désigné au titre de la directive « habitats », et celui de la ZPS « estuaire et marais de la basse Seine » n°FR2310044, désignée au titre de la directive « oiseaux ». Le projet d'aménagement du PLPN 3 n'a pas d'impact sur le maintien des espèces présentes dans un bon état de conservation dans leur aire de répartition naturelle. Le projet n'aura donc pas d'incidence significative sur les populations d'oiseaux du site Natura 2000. Toutefois, il provoquera la perte d'habitats pour l'avifaune et des mesures ERC seront mises en place.	Les deux projets s'implantent sur un terrain préparé par HAROPA –Port du Havre, à savoir l'abatage et le broyage d'arbres, débroussaillage, défrichage et décapage du terrain naturel, etc.). Les mesures ERC visant à limiter les impacts sur la faune et la flore provenant du dossier d'autorisation environnementale de HAROPA Port du Havre déposé en mai 2018 ont été reprises par les deux projets d'entrepôts de la société PRD et PROLOGIS.	Les deux projets s'implanteront sur un terrain préparé préalablement par HAROPA. Aucun impact supplémentaire sur les milieux naturels remarquables et/ou protégés ne sera induit par l'implantation des projets d'entrepôts. Les impacts et les mesures ERC prises par les deux sociétés sont compatibles avec celles du projet PLPN3 et permettront d'éviter les impacts supplémentaires.
7	Sols et Sous-sol	Les impacts sur les sols et les sous sols de la zone d'implantation en phase chantier ont été étudiés dans l'étude d'impact du projet PLPN3. Ce dernier fait apparaître que les travaux n'auront aucun effet sur la structure géologique et qu'ils auront seulement un effet moyen sur la structure du sol. Le fonctionnement de l'entrepôt de la société PRD n'entraînera aucun rejet dans le sol en fonctionnement normal du site. Les activités du site seront susceptibles de créer une pollution du sol par : - épandage accidentel sur stockage ou au niveau d'un éventuel transformateur à huile ou lors du remplissage de la cuve du groupe sprinkler, épandage accidentel lors de la distribution de carburant au niveau de la station-service, - eaux d'extinction incendie non collectées. Ces événements correspondent à des événements accidentels non permanents.	Les travaux n'auront pas d'effets sur la structure géologique et auront un effet qualifié de moyen sur la structure du sol. En phase d'exploitation, eu égard à la nature des aménagements et le type de travaux qui seront opérés sur le site, le projet ne va pas perturber la structure géologique et les ressources géologiques majeures.	Les deux projets se situent sur la même zone d'implantation et ayant les mêmes activités les effets cumulés des deux projets n'auront aucun impact supplémentaire sur la géologie du site d'implantation préparé par la société HAROPA.	Le fonctionnement des entrepôts de la société PRD et PROLOGIS n'entraîneront aucun rejet dans le sol en fonctionnement normal et seront donc compatibles avec le projet PLPN3. En phase de fonctionnement, les deux projets prévoient des mesures visant à limiter toutes pollutions des sols, des eaux et du sol.
8	Eaux souterraines et superficielles	Le projet n'engendrera pas le prélèvement de ressources naturelles provenant des milieux aquatiques souterrains ou superficielles. Cependant, l'aménagement du site de l'entrepôt va modifier la perméabilité des sols et par conséquent les écoulements souterrains.	Concernant les eaux souterraines (nappe superficielle), les préparations des terrains changeront en superficie la perméabilité des sols et par conséquent les écoulements souterrains seront modifiés. Aussi, le projet aura effet qualifié de moyen sur les nappes superficielles. A l'échelle du périmètre du projet (92 ha), environ 50 ha seront aménagés. A terme, l'ensemble de ces emprises sera imperméabilisé. Cette imperméabilisation se traduira par la production de volumes d'eau pluviaux qui ne seront plus directement infiltrés sur les terrains. En l'absence d'une gestion adaptée, ces eaux pourraient être à l'origine de dysfonctionnements hydrauliques. L'effet du projet est donc moyen. Aussi, à l'échelle de l'ensemble du projet, des mesures de gestion quantitative des eaux pluviales sont prévues afin de prévenir tout désordre : elles portent sur les voiries et les futures parcelles logistiques. La création d'un tel aménagement est susceptible d'avoir un effet sur la quantité de charge polluante émise en direction du milieu récepteur. Deux formes de pollutions peuvent être distinguées : - la pollution chronique liée à la circulation des véhicules et des usagers, - la pollution accidentelle.	Les deux projets prévoient chacun des mesures de gestion quantitative des eaux pluviales afin de prévenir tout désordre : elles portent sur les voiries et les futures parcelles logistiques avec, par exemple, la mise en place de bassins d'infiltration et l'aménagement d'espaces verts. De plus, les sociétés PROLOGIS et PRD assureront une gestion et un assainissement des eaux pluviales de voiries. Enfin, aucun prélèvement des eaux provenant des milieux aquatiques souterrains ou superficielles ne sera réalisé. Les deux projets d'entrepôts seront reliés au réseau d'eau potable et au réseau d'eau industrielle existants dans la zone industrielle.	Les effets cumulés des deux projets de la société PRD et PROLOGIS sur les eaux souterraines et superficielles sont compatibles et ont été bien identifiés dans l'étude d'impact du projet PLPN3.
9	Risques naturels et technologiques	Aucun procédé industriels ni de produits dangereux ne sera mis en œuvre sur le site. Cependant, le site, de par son activité logistique, engendrera des émissions de gaz à effet de serre qui sont liées principalement : -aux déplacements de camions pour le transport des marchandises entrantes et sortantes (coeur de l'activité de logistique), -à son fonctionnement direct nécessitant des consommations d'énergie (électricité, gaz, fioul domestique),-au déplacement des salariés de leur domicile jusqu'au site, -à l'utilisation de fluides frigorigènes dans les groupes froids le cas échéant.	Le PLPN 3 n'a pas vocation à accueillir des activités industrielles ou de stockage à haut risque technologique, de type SEVESO. Dans tous les cas, chaque établissement devra se conformer à la réglementation relative aux installations classées pour la Protection de l'Environnement, s'il y est soumis. La réalisation du PLPN 3 n'influera pas sur l'aléa inondation dans le secteur. En effet l'aménagement du site, qui n'est pas sensible aux variations du niveau de la Seine, ne modifiera pas cette absence de sensibilité.	Les deux projets ayant les mêmes activités les effets cumulés des deux projets n'auront aucun impact supplémentaire que ceux prévus dans l'étude d'impact du projet PLPN3. De plus, ces projets accueilleront des activités de stockages ne présentant pas un haut risque technologique.	Au vu des activités liées au fonctionnement des deux projets de la société PROLOGIS et PRD, les effets cumulés ne présenteront aucun risque supplémentaire.
10	Qualité de l'air	Les activités de l'entrepôt de la société PRD seront à l'origine, majoritairement, d'émissions de gaz d'échappement correspondant à la circulation de poids lourds sur le site. Les seules sources de rejets atmosphériques seront liées : - au fonctionnement discontinu de la zone de charge des batteries (dégagement d'hydrogène); - à l'installation sprinkler alimentée au fuel, laquelle ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation (1 essai hebdomadaire); - à l'envoi de matériaux légers (hors précautions indiquées); - aux rejets de gaz de combustion de la chaudière; gaz naturel pour le chauffage; - aux fluides des groupes froids en cas de mise en place d'installations de climatisation; - aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.	Les activités du PLPN 3 seront à l'origine d'émissions atmosphériques liées aux activités logistiques sur les plates-formes qui proviendront pour l'essentiel des engins utilisés pour la manutention du fret, et le cas échéant des installations de chauffage. Le fonctionnement des installations logistiques ne sera pas à l'origine d'émissions atmosphériques canalisées significatives (effluents gazeux liés à des process) liés aux flux de poids-lourds et véhicules légers générés par les activités, et dont le volume atteindra à terme environ 960 camions et 670 véhicules légers par jour.	Les deux sociétés veilleront à mettre en place des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. De plus, la société PROLOGIS veillera à la compatibilité du projet 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.	Les impacts sur la qualité de l'air des deux projets d'entrepôts sur le projet PLPN3 se feront en grosse majorité en phase chantier ou de fonctionnement discontinu. En fonctionnement normal, les deux sociétés mettront en place des mesures visant à réduire leur impact sur la qualité de l'air et rentrent en conformité avec l'arrêté préfectoral du 22 février 2019 du projet PLPN3. Ainsi, les effets cumulés des deux projets seront bien compatibles avec les effets étudiés dans l'étude d'impact du parc logistique de la société HAROPA.

11	Environnement sonore	<p>Les sources sonores dues à l'activité seront les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les allers et venues des camions de livraisons, - Le groupe sprinkler (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais), - Les compacteurs à déchets (le cas échéant). <p>Le contexte acoustique du site n'est pas considéré comme sensible compte-tenu de l'environnement sonore immédiat déjà influencé par les émissions des infrastructures de transport, de l'entreprise Lafarge Ciments et de la plate-forme multimodale, notamment au nord et à l'est du projet. Par ailleurs les premières zones habitées sont situées à plus de 2 km du projet. L'exploitant de l'entrepôt s'engage à respecter l'arrêté du 23 janvier 1997.</p>	<p>Le parc logistique induira une augmentation des trafics routiers d'environ 960 poids-lourds / jour et 670 véhicules légers/jour à terme, dès lors que l'ensemble des plates-formes logistiques prévues seront exploitées.</p> <p>Toutefois, ce trafic transitera par la route industrielle avant de rejoindre pour l'essentiel les principaux axes de circulation du secteur (tout particulièrement A131 et A29), qui supportent des trafics importants.</p> <p>Compte-tenu de l'éloignement des premières zones habitées (à plus de 2 km du site), l'aménagement du parc sera sans effet sur l'ambiance sonore vis-à-vis de la population résidente.</p>	<p>Les effets sonores des deux sites en phase chantier ou de fonctionnement seront négligeables étant donné que le contexte acoustique des sites d'implantation ne sera pas considéré comme sensible compte-tenu de l'environnement sonore immédiat déjà influencé par les émissions des infrastructures de transport, de l'entreprise Lafarge Ciments et de la plate-forme multimodale, notamment au nord et à l'est du projet. De plus, les premières zones habitées seront situées à plus de 2 km du projet.</p>	<p>Etant donné que l'environnement industriel et portuaire génère déjà un bruit de fond important, qu'aucune zone d'habitat n'est recensée à proximité des projets et que les futures installations s'engagent à respecter la réglementation en matière d'émission sonore, les émissions sonores cumulées des deux parcs logistiques du projet PLPN3 seront compatibles avec celui-ci.</p>
12	Production de déchets et modes d'élimination	<p>L'exploitation de l'entrepôt logistique de la société PRD sera à l'origine d'une production de déchets dans la majorité est valorisables comme les déchets carton, papier ou encre de bois de palettes. Le fonctionnement du site sera aussi à l'origine de production d'autres types de déchets non valorisables mais en faibles quantités comme des déchets spéciaux ou dangereux. L'exploitant de l'entrepôt de la société PRD s'engage à un stockage, un suivi et un traitement adaptés à chaque type de déchets.</p>	<p>Les entreprises qui s'implanteront sur le parc logistique seront tenues d'assurer leur propre gestion des déchets dans le respect des dispositions réglementaires en vigueur, sachant que d'une manière générale les activités de logistique génèrent peu de déchets.</p>	<p>Les exploitants des deux projets s'engageront à assurer un suivi et une bonne gestion de leurs déchets produits lors de la phase de chantier, de fonctionnement et lors de l'entretien des entrepôts logistiques.</p>	<p>Chaque projet devra gérer les déchets issus des chantiers, du fonctionnement et de l'entretien des entrepôts. Les effets cumulés concernant la production et la gestion de déchets n'aura aucun impact majeur sur le parc de logistique. Les deux projets seront donc compatibles avec le projet PLPN3.</p>
13	Rejet aqueux	<p>Il n'y aura pas d'eau industrielle de process sur le site. Les seules eaux susceptibles d'être polluées sont les eaux usées domestiques et les eaux pluviales de voiries. Concernant ces dernières, un séparateur d'hydrocarbures sera installé au niveau des bassins de rétention afin de les traiter. Ces bassins seront aussi équipés de vannes de confinement afin de contenir les eaux d'extinction.</p>	<p>Les rejets aqueux chroniques sur le parc PLPN 3, sont constitués des eaux pluviales de ruissellement et des eaux usées domestiques.</p> <p>Les eaux de ruissellement sur l'ensemble du site seront susceptibles de se charger de matières en suspension, métaux lourds et hydrocarbures et devront être récupérées et traitées avant de rejoindre le milieu naturel,</p> <p>Les eaux usées domestiques seront collectées et dirigées vers des dispositifs d'assainissement non collectifs conformes à la réglementation en vigueur.</p>	<p>Il n'y aura pas d'eau industrielle de process sur les sites d'implantations des deux projets. Les seules eaux susceptibles d'être polluées seront les eaux usées domestiques et les eaux pluviales de voiries. Ces eaux seront respectivement traitées par des moyens non collectifs de traitements de type micro station et par des séparateurs d'hydrocarbures en aval des bassins de collecte des eaux pluviales de voiries comme cela est prévu dans l'arrêté préfectoral du projet PLPN3. Durant la phase chantier des mesures seront prises par les deux sociétés afin de limiter le rejet de polluant dans les eaux. Ces mesures étant toujours en adéquation avec l'arrêté préfectoral du projet PLPN3.</p>	<p>Il n'y aura pas d'eau industrielles de process sur les sites d'implantations des deux projets. Les seules eaux susceptibles d'être polluées seront les eaux usées domestiques et les eaux pluviales de voiries. Ces eaux seront respectivement traitées par des moyens collectifs de traitements (station d'épuration) et par des séparateurs d'hydrocarbures. Ainsi, les effets cumulés sur le rejet aqueux des deux projets seront compatibles avec ceux étudiés dans l'étude d'impact du projet PLPN3.</p>
14	Environnement vibratile	<p>Concernant la vibration, il s'agira de vibrations transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids lourds. Peu d'effets seront attendus.</p>	<p>Le trafic supplémentaire de poids-lourds généré en phase d'exploitation du parc logistique sera à l'origine de vibrations sur les voiries de dessertes et axes routiers empruntés. Cependant l'éloignement du projet des habitations environnantes n'entraînera aucun impact marqué.</p>	<p>Les émissions de vibrations résultant du fonctionnement des deux entrepôts seront concentrées au niveau des axes de circulation du parc logistique. L'éloignement des projets des habitations environnantes n'entraînera aucun impact marqué.</p>	<p>Les principales sources de vibrations seront issues de la circulation des camions. L'éloignement des projets avec les habitations n'engendra aucun impact sur ces dernières. Ces deux projets seront donc compatibles avec les éléments données dans l'étude d'impact du projet PLPN3.</p>
15	Émissions lumineuses	<p>Le site respectera l'Arrêté du 25 janvier 2013 relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie.</p> <p>Les lampes seront dirigées vers les voies et parkings et assureront l'éclairage et la sécurité pour les déplacements sur le site en période nocturne. Cet éclairage sera réalisé conformément aux objectifs de la certification sur le taux de luminosité. Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site. Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.</p>	<p>L'effet de l'aménagement du PLPN 3 sur la pollution lumineuse, par la création d'éclairage au niveau de la voirie, sera faible.</p> <p>Toutefois, afin de répondre à un objectif de moindre perturbation de la faune en période nocturne mais aussi d'optimisation de la consommation énergétique, des mesures spécifiques sont prévues en matière d'éclairage de la voirie.</p>	<p>Les deux projets s'inscriront dans un environnement déjà marqué par de nombreuses sources lumineuses en raison de la présence de multiples activités et d'infrastructure routières d'importance. Les deux projets s'engagent à respecter l'Arrêté du 25 janvier 2013 relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie.</p>	<p>Le projet PLPN3 s'insère dans un environnement déjà marqué par de nombreuses sources lumineuses en raison de la présence de multiples activités et d'infrastructures routières d'importance. Les effets lumineux cumulés des deux projets seront négligeables vis à vis de ces dernières et permettront la compatibilité avec le projet de la plateforme logistique.</p>
16	Faunes et Flores (milieu naturels)	<p>Le terrain d'accueil de l'entrepôt logistique PRD sera déjà préparé par HAROPA –Port du Havre, à savoir l'abatage et le broyage d'arbres, débroussaillage, défrichage et décapage du terrain naturel, etc.).</p> <p>HAROPA –Port du Havre s'occupe également en une mise à la cote des plateformes (+10,60 m C.M.H1), avec un débord d'environ 10 m par rapport au nu du bâtiment projetés. L'autorisation environnementale pour cette préparation a été déposée en mai 2018.</p> <p>Ainsi, PRD s'installera sur un terrain aménagé sur lequel il n'aura plus qu'à bâtir son bâtiment conformément à la réglementation en vigueur.</p> <p>Les mesures proposées sont reprises du dossier d'autorisation environnemental de HAROPA Port du Havre déposé en mai 2018 et apparaissant dans l'arrêté préfectoral du 22 février 2019 du projet PLPN3.</p>	<p>Les effets liés à la phase travaux du projet sont temporaires, ils concernent à la fois l'altération temporaire d'habitats et le dérangement de la faune. Ils portent également sur le risque de dispersion des espèces exotiques envahissantes.</p> <p>L'aménagement du PLPN 3 conduira, à la destruction de 34 ha de zones humides participant au ralentissement du stockage des eaux à plus ou moins long terme. L'aménagement provoquera aussi la destruction des différents habitats naturels sur une emprise de 60 ha regroupant 117 espèces végétales dont 6 d'intérêt patrimonial. Les effets du projet sur la faune est plus précisément les amphibiens, les mammifères terrestres, les insectes et l'avifaune seront fort et donc négatifs.</p> <p>Le projet n'engendrera cependant pas d'impact sur le zonage du patrimoine naturel, sur la trame verte et bleue.</p> <p>Ainsi, le projet engendre des impacts forts pour les espèces vivant sur l'emprise du projet de parc logistique se situant dans un rayon de 1,5 km, à proximité de quatre mesures environnementales liées à la plateforme multimodale (M 14, M 15, M 16 et M 18). Trois autres mesures sont situées plus à l'ouest. Il s'agit des mesures de réduction du PLPN 2 (RED 2.21 et RED 2.22) et de la mesure M 24 liée à la plate-forme multimodale et située le long de l'autoroute A 29. Les projets s'implantant sur le site du PLPN3 devront mettre en place des dispositions pour respecter ces mesures.</p> <p>après mesure d'évitement et avant mesure de réduction,</p>	<p>Les deux projets d'entrepôts de la société PRD et PROLOGIS s'implantent sur des zones aménagées par HAROPA. Les impacts engendrés lors de la phase chantier et de fonctionnement de ces entrepôts ont été pris en compte dans l'arrêté préfectoral du 22 février 2019. Les deux sociétés devront prendre des mesures lors de la phase chantier pour limiter le déplacement de poussières en réduisant la vitesse de circulation des poids lourds. Ils devront également prévoir la mise en place d'un système d'assainissement des eaux usées sur leur site conforme à l'arrêté préfectoral du projet PLPN3.</p>	<p>Pour les deux projets d'entrepôts des dispositions ont été prises afin de respecter les différentes mesures environnementales soulevées dans l'étude d'impact du projet PLPN3. Ces deux projets seront compatibles avec celui du parc logistique.</p>