



**REPONSES AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE DE L'ENQUETE
PUBLIQUE EMIS DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION DU
DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE**



GLP CDP I FRANCE MIDCO
ROUTE DU PONT VIII
ZONE PORTUAIRE DU HAVRE
76 700 GONFREVILLE L'ORCHER

Affaire n°2021/06/044

Révision	Date	Rédacteur	Validateur
0	24/03/2022	M. PENVEN 	J. LHERMITTE 



PREAMBULE

La société GLP CDP I FRANCE MIDCO souhaite construire au sein de la zone industrialo-portuaire du HAVRE, Route du Pont VIII à GONFREVILLE L'ORCHER (76), un entrepôt de stockage de matières combustibles non dangereuses tel que : matières combustibles diverses, papiers, cartons, et matières plastiques notamment. Préalablement à son développement, le projet doit obtenir les autorisations administratives nécessaires. : un dossier d'autorisation environnementale a été déposé à cet effet par télédéclaration le 29 Juillet 2021.

Sur décision du Tribunal administratif de ROUEN en date du 20 Décembre 2021 et, par Arrêté du Préfet de la Seine-Maritime en date du 10 Janvier 2022, il a été procédé à une enquête publique du lundi 7 Février 2022 à 9 heures au jeudi 10 Mars 2022 à 17 heures inclus, sur le territoire de la commune de GONFREVILLE L'ORCHER. Cette enquête publique portait sur le dossier de demande d'autorisation environnementale et le permis de construire associé.

Un procès-verbal de synthèse de l'enquête publique a été transmis par M. Alban BOURCIER, commissaire enquêteur, à la société GLP CDP I FRANCE MIDCO le 16 Mars 2022.

Le présent mémoire détaille les réponses apportées par GLP CDP I FRANCE MIDCO aux observations détaillées dans ce PV.

1. TRAFIC

Observation déposée dans le registre électronique le lundi 7 mars 2022

Monsieur Xavier LEMARCIS fait état de ses préoccupations portant sur le trafic, généré exclusivement sur route, entraînant une hausse non négligeable d'émission de gaz à effet de serre (GES), de poussières, de NO₂, tout cela étant contraire au PPA.

Monsieur LEMARCIS s'inquiète aussi de la multiplication du risque accidentel sur des axes très fréquentés et accidentogènes. Il est ajouté qu'il est évoqué une limitation de la vitesse dans le rapport de la MRAe, mais qu'elle l'est déjà de par le code de la route. C'est le niveau 30 km/h à proximité et 10 km/h en interne qui doit être spécifié.

La surcharge en quantité d'espace routier occupé est sous-estimée en concurrence avec les VP, les transports en commun et les deux roues...

Observation déposée dans le registre électronique le mercredi 9 mars 2022

Madame Lydie BACHELLIER fait état de ses préoccupations portant sur le trafic.

Elle expose le fait qu'elle s'est rendue en vélo la semaine dernière à un rendez-vous à l'usine Chevron, voisine du projet concerné, et certifie que c'est déjà une aventure... la route étant déjà surchargée.

Elle poursuit en indiquant que le trafic généré se fait exclusivement sur route, entraînant une hausse non négligeable d'émission de gaz à effet de serre (GES), de poussières, de NO₂, tout cela étant contraire au PPA.

Madame BACHELLIER s'inquiète aussi de la multiplication du risque accidentel sur des axes très fréquentés et accidentogènes. Il est ajouté qu'il est évoqué une limitation de la vitesse dans le rapport de la MRAe, mais qu'elle l'est déjà de par le code de la route. C'est le niveau 30 km/h à proximité et 10 km/h en interne qui doit être spécifié.

La surcharge en quantité d'espace routier occupé est sous-estimée en concurrence avec les VP, les transports en commun et les deux roues...

Réponse de l'exploitant aux observations de M. LEMARCIS et Mme BACHELLIER

Les observations ci-dessus portant sur les mêmes thématiques, elles ont été regroupées afin d'apporter une réponse commune.

Le volet trafic est détaillé au chapitre 9. Transport et approvisionnement de l'étude d'impact du dossier. Sur les préoccupations portant sur le trafic généré par l'activité, l'exploitant rappelle dans son dossier que le projet s'implante sur la zone du grand port maritime du Havre, au cœur d'une zone industrielle lourde et à proximité d'axes routiers importants comme la route industrielle (2 fois 2 voies dont la vitesse est limitée à 70 km/h) ainsi que les autoroutes A131 et A29. Cette implantation est à l'avantage du projet, puisqu'elle évitera aux poids-lourds de traverser les zones habitées les plus proches.

L'exploitant rappelle également qu'il a procédé à une évaluation fine du niveau de trafic préalablement à l'implantation du projet. Une étude trafic a d'ailleurs été réalisée dans le cadre du projet, disponible en annexe du dossier : le niveau de trafic une fois le projet mis en place a été évalué, et l'étude conclut que: « L'analyse des résultats des réserves de capacité prévisionnelles des carrefours montre que l'impact des flux générés par le projet sera marginal et que les niveaux de service des carrefours ne seront que peu altérés. ». L'étude ne recommande donc aucun aménagement spécifique sur les carrefours étudiés et indique que ces derniers ont la capacité de pouvoir absorber le trafic supplémentaire généré par le projet. A noter qu'initialement, le projet intégrait la création de deux bâtiments et non un seul, avec de fait un trafic plus important que celui qui sera finalement réalisé ; l'étude trafic réalisée initialement montrait déjà une acceptabilité de l'impact du projet de départ.

Concernant la vitesse de circulation, le dossier précise que la vitesse sera réduite sur le site afin de réduire l'impact acoustique de ce dernier. Elle sera comprise entre 15 et 20 km/h et dans tous les cas, conforme au code de la route.

L'impact sur l'air est traité au chapitre 5 de l'étude d'impact du dossier. Concernant le Plan de Protection de l'Atmosphère plus spécifiquement, la situation du projet vis-à-vis de ce document a été étudiée dans l'étude d'impact, au chapitre 5.4.1. Concernant les transports, le PPA préconise :

- ❖ D'améliorer la technologie des véhicules ;
- ❖ L'utilisation de carburants alternatifs ;
- ❖ La réduction du nombre de km parcourus par les véhicules polluant ou déplacer ces km vers des modes de transport moins émetteur ;
- ❖ Et enfin, d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport de sorte que les véhicules puissent rouler dans des conditions optimales de vitesse et de fluidité.

L'implantation du projet dans une zone industrielle où le besoin logistique est réel permettra la réduction du nombre de kilomètres parcourus pour le transport des marchandises vers les sites clients. Enfin, les transporteurs sont attentifs aux nouvelles technologies qui pourraient permettre la réduction des émissions atmosphériques et in fine réaliser des économies sur la consommation de carburant. De plus, les véhicules utilisés répondront aux normes européennes, feront l'objet de contrôles techniques réguliers et les chauffeurs seront formés à la conduite écologique.

Les actions mises en place par l'exploitant sont en accord avec les préconisations du PPA, comme développé au chapitre 5.4.1 de l'étude d'impact du dossier.

Enfin, le projet a fait l'objet d'une évaluation des risques sanitaires (partie D du dossier). Cette étude a été réalisée de manière qualitative conformément à la réglementation applicable. Elle a permis d'estimer la part des émissions atmosphériques associées au trafic routier du site et les comparer aux émissions totales de la CA havraise (données 2018). Il résulte de cette comparaison que les émissions associées au trafic représenteront entre 0,0001 et 0,2% des émissions du territoire, ce qui est très faible. L'étude conclut que le risque sanitaire induit par la mise en œuvre du projet peut être considéré comme non significatif.

Observation transmise par courriel en date du mercredi 9 mars 2022 et Observation déposée dans le registre électronique le jeudi 10 mars 2022

Madame Annie LEROY, en sa qualité de Vice-présidente de l'association « Écologie pour Le Havre » (EPLH) souhaite disposer de quelques précisions concernant les sujets qui suivent.

Le site n'est accessible que par la route, pas de quais, pas de voies ferrées ! Les réexpéditions se feront par camion. La circulation dans cette zone est dense.

Que se passera-t-il en cas d'accident, par exemple chez Chevron, au moment où un bateau fluvial sera en train de passer au pont Rouge ?

On constate donc un impact loin d'être négligeable et la promesse d'une pollution due au trafic important des poids lourds. Il en résultera des conséquences pour la santé humaine non évaluée.

Réponse de l'exploitant aux observations de Mme LEROY

Effectivement, le site n'est pas desservi par la voie ferrée et la voie fluviale, la complexité de l'embranchement (traversée de route pour atteindre le canal notamment) et le montant des travaux étant trop importants sans l'assurance d'utilisation future ; la logistique se prête peu au transport de très gros volumes simultanés. Cependant, si l'activité du futur utilisateur le nécessite ces options seront considérées, comme c'est notamment mentionné dans le paragraphe relatif au Plan de protection de l'atmosphère (chapitre 5.4.1 de l'étude d'impact).

En ce qui concerne le risque d'accident, le site objet de la présente enquête publique s'implante sur une zone industrielle, en totale conformité avec les règlements d'urbanisme opposables notamment le plan local d'urbanisme et le plan de prévention des risques technologiques approuvé par le préfet.



Les impacts sur le trafic, la qualité de l'air et la santé sont respectivement abordés aux chapitre 9 de l'étude d'impact, 5 de l'étude d'impact et dans l'évaluation des risques sanitaires (pièce D du dossier). La réponse à l'observation précédente traite également de ces sujets.

2. RISQUE INDUSTRIEL

Observation déposée dans le registre électronique le lundi 7 mars 2022

Monsieur Xavier LEMARCIS fait mention des propos suivants :

Enchâsser une plateforme logistique contre une ICPE classée SEVESO seuil haut (Chevron), quand on connaît les effets des incendies d'entrepôts (supérieur à 300 000 m² ici), on joue avec le feu.

Dans la situation la plus critique : bouchons et ponts levés, train passant, que se produira-t-il ?

Observation déposée dans le registre électronique le mercredi 9 mars 2022

Madame Lydie BACHELLIER fait mention des propos suivants :

Enchâsser une plateforme logistique contre une ICPE classée SEVESO seuil haut (Chevron), quand on connaît les effets des incendies d'entrepôts (supérieur à 300 000 m² ici), on joue avec le feu.

Dans la situation la plus critique : bouchons et ponts levés, train passant, que se produira-t-il ?

Réponse de l'exploitant aux observations de M. LEMARCIS et Mme BACHELLIER

Les observations ci-dessus portant sur les mêmes thématiques, elles ont été regroupées afin d'apporter une réponse commune.

L'exploitant rappelle que le projet prévoit la construction d'une plateforme logistique dédiée au stockage de matières combustibles non dangereuses. Le projet prévoit la création de onze cellules de moins de 6 000 m² séparées les unes des autres par des parois coupe-feu 4 heures et des portes coupe-feu 4 heures (degré supérieur au minimum requis par la réglementation, à savoir 2h). La surface totale de l'entrepôt sera donc inférieure à 66 000 m².

Il convient de noter que la réglementation applicable aux plateformes logistiques a été modifiée par l'arrêté ministériel du 24 septembre 2020. La notice de cet arrêté précise qu'un des objectifs est de : « de tirer le retour d'expérience de l'incendie de Lubrizol en renforçant les prescriptions relatives aux entrepôts couverts, et notamment en imposant des prescriptions nouvelles aux entrepôts existants compte tenu des enjeux de sécurité ». Le site respecte l'ensemble des prescriptions de l'Arrêté Ministériel du 11 Avril 2017 modifié par l'Arrêté ministériel du 24 Septembre 2020.

Concernant l'implantation du site à proximité d'une plateforme Seveso seuil haut, l'exploitant rappelle que le projet s'inscrit dans une cohérence territoire de densification des activités industrielles et logistiques dans une zone d'aménagement prévue à cet effet. Il précise qu'il s'implante sur une zone industrielle, en totale conformité avec les règlements d'urbanisme opposables notamment le plan local d'urbanisme et le plan de prévention des risques technologiques approuvé par le préfet. De plus, le permis de construire joint à l'enquête publique comportait en annexe, une attestation de l'architecte indiquant la prise en compte des risques liés aux établissements voisins compris dans le PPRT.

Enfin, l'étude des dangers (pièce E du dossier) présente une étude des flux thermiques (chapitre 4.2.2). Cette étude montre certes que l'incendie d'une cellule de stockage est susceptible d'avoir des effets en dehors du site (accident majeur). L'accident majeur potentiel mis en évidence a cependant une probabilité de niveau C (événement improbable – probabilité de 0,001 soit 1 chance sur 1 000) et seuls des effets irréversibles (flux de 3 kW/m²) sortent de l'enceinte de l'établissement pour impacter uniquement une zone de parking ou une zone d'espaces verts de la société SAFRAN NACELLES voisine (non Seveso). De plus, ces effets irréversibles n'engendreront pas de suraccident sur les installations voisines, le seuil des effets dominos (8 kW/m²) ne sortant pas de la limite du site.



Observation déposée dans le registre électronique le jeudi 10 mars 2022

Monsieur René BODINEAU fait mention des propos suivants :

À la suite de l'accident de Lubrizol à Petit-Quevilly :

Je m'interroge donc sur l'opportunité d'installer un lieu de stockage près d'usines Seveso après l'accident qu'on a connu à Lubrizol près de Rouen.

Ma question concerne la disposition de l'entrepôt, de ses ouvertures, du parking et des zones de manœuvres.

Alors que le site voisin le plus à risque est susceptible de subir une grave explosion (cf exercice de sécurité de mars 2016), je constate qu'on prévoit les ouvertures de ce bâtiment du côté du danger.

Quelle est la résistance et quelle serait la réaction des vitres des bureaux du bâtiment ? Comment se comporteraient les portes des cellules des entrepôts face au souffle ?

Parking et zones de manœuvres sont aussi situés du côté du danger. Les véhicules pourraient aussi être déplacés et les débris projetés par une explosion accidentelle.

C'est un gros risque puisque la simulation chez Chevron dont je parle, annonçait 40 victimes en 2016. Une telle disposition du site de stockage pourrait aggraver le nombre de victimes et les conséquences d'un accident industriel.

Je compléterais cette première observation par une remarque personnelle annexe :

À Rouen, nous avons eu affaire à une usine et à une seule société de logistique qui géraient les sites où s'est étendu l'accident. Au Havre, le projet se construit sur un empilement de responsabilités.

Au Havre, en cas d'accident, nous serons dans une situation administrative plus compliquée qu'à Rouen puisque c'est une société immobilière de droit luxembourgeois qui fait ici un investissement pour sous-traiter du stockage et de la logistique. En cas de problème, cela complique la recherche des responsabilités.

Réponse de l'exploitant aux observations de M. BODINEAU

Concernant l'opportunité d'implanter une plateforme logistique à proximité d'une usine Seveso et à la prise en compte du retour d'expérience lié à l'accident de Lubrizol, nous vous renvoyons à la réponse précédente.

Concernant la disposition de l'entrepôt, l'exploitant rappelle qu'il s'implante en zone d'industrielle, en conformité totale avec les documents d'urbanismes opposables (PLU, PPRT) et que l'architecte a pris en compte les risques générés par les établissements voisins intégrés au PPRT.

En ce qui concerne le risque d'explosion mentionné, les cartographies des aléas du PPRT, insérées dans l'étude de dangers, montrent que le bâtiment n'est pas impacté par l'aléa faible (Fai) lié à des effets de surpression. Ainsi, aucune contrainte constructive pour la protection en cas d'effets de surpression n'est imposée.

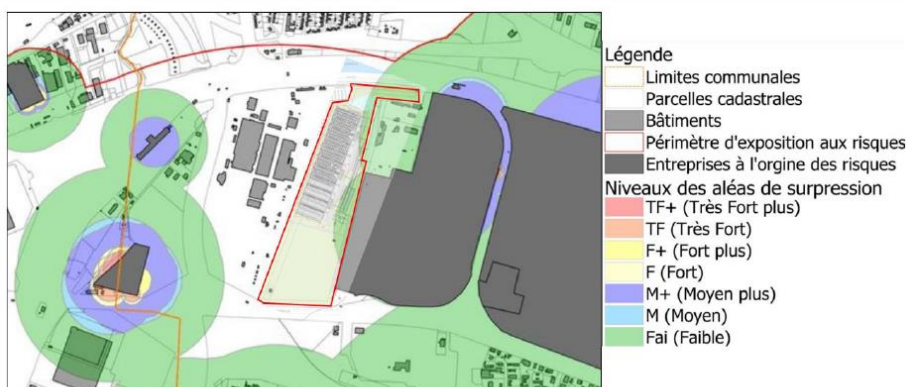


Figure 14 : Extrait de la carte des aléas de surpression du PPRT

En revanche, le site dans son ensemble est concerné par un aléa moyen plus (M+) lié à des effets toxiques. Le projet prévoit donc la mise en place d'un local de confinement correctement dimensionné afin de protéger les personnes présentes sur le site.



Figure 15 : Extrait de la carte des aléas de effets toxiques du PPRT

3. EMPLOI

Observation déposée dans le registre électronique le lundi 7 mars 2022

Monsieur Xavier LEMARCIS affirme que l'offre d'emplois est toujours surestimée et qu'elle n'est pas fiable (se référer à l'existant).

Réponse de l'exploitant aux observations de M. LEMARCIS

L'offre d'emploi proposée est atteignable et réaliste, elle est conforme aux standards de la logistique (plus ou moins 1 emploi pour 300 m² de surface logistique). De plus le parking VL est adapté en conséquence.

A noter que les emplois offerts ne comprennent pas les externalités positives telles que les emplois indirects, souvent locaux, engendrés par l'activité ou la construction du site.

4. ENVIRONNEMENT

Observation transmise par courriel en date du mercredi 9 mars 2022 et Observation déposée dans le registre électronique le jeudi 10 mars 2022

Madame Annie LEROY, en sa qualité de Vice-présidente de l'association « Écologie pour Le Havre » (EPLH) souhaite disposer de quelques précisions concernant les sujets qui suivent.

Annexe 8 : « Études environnementales »

Les contraintes liées à la protection de la faune et de la flore font que les périodes pendant lesquelles le chantier pourra œuvrer sont réduites. La présence épisodique d'un écologue n'a pas montré sur des chantiers voisins son efficacité.

Quelles sont ses compétences ? Qui le choisit ? Quels pouvoirs a-t-il ? Y aura-t-il un comité de suivi ?

La certification BREEAM anglaise est moins contraignante, donc moins couteuse, que la norme française NF HQE.

Réponse de l'exploitant aux observations de Mme LEROY

Concernant le suivi environnemental (faune-flore)

L'une des mesures d'évitement définie dans le cadre du projet réside dans le choix de la période d'intervention (mesure ME3 comme détaillé dans la partie C du dossier).

Cette mesure vise à limiter l'impact des travaux sur les cycles biologiques des différents groupes d'espèces en programmant la réalisation des travaux de gros œuvre entre la fin de l'été et la fin de l'hiver, et plus particulièrement de mi-septembre à fin Février. Cette période vise le démarrage des travaux ; une fois démarrés, ces travaux peuvent se poursuivre de façon continue, le déplacement des espèces protégées ayant déjà été réalisé en amont (cas des amphibiens - cf MR2).

Un écologue sera missionné pour effectuer le balisage préalable du chantier, la mise en place des mesures d'évitement et de réduction prévues. Il s'assurera également du bon état des dispositifs mis en place et procèdera à des visites de suivi durant la phase de travaux mais également d'exploitation.

Par ailleurs, nous rappelons que le transfert d'individus, de pontes ou de larves des espèces ciblées par la dérogation sera effectué préalablement au démarrage des travaux programmés en septembre au droit de l'emprise projet et de la plateforme de stockage de déchets inertes. Les opérations de collecte et de déplacement seront réalisées à partir de la mi-février jusqu'à la fin de l'été avec les efforts de prospections suivants : un passage par semaine entre la mi-février et fin juin soit 19 passages ; deux passages par mois entre début juillet et fin août soit 4 passages.

La mise en œuvre des mesures ERC fera également l'objet de portés à connaissance transmis à l'administration et dont la fréquence est établie dans le calendrier associant travaux et mesures ERC. Enfin, les personnes qui auront la charge de la mise en place et de la vérification et de la bonne réalisation des mesures ERC (dont le transfert des espèces protégées) seront titulaires de diplômes relevant de cursus spécialisés en Ecologie. Ces compétences ont été précisées dans les formulaires CERFAs transmis à l'administration.

Pour rappel, l'étude faune-flore fournie en annexe 8 du dossier précise dans son chapitre 12 Modalités de suivi post-aménagement » qu'en phase d'exploitation, les mesures de suivi liées à la mesure compensatoire, aux zones conservées et aux aménagements complémentaires seront effectuées avec la périodicité suivante : N+1, N+2, N+3, N+4, N+5, N+10, N+15 et N+20, hormis pour les espèces invasives dont un suivi sera annuellement pendant 5 ans. Un bilan annuel de suivi sera transmis avant le 31/12 à l'autorité compétente. Durant cette période de suivi, des mesures correctives pourront être apportées en fonction des résultats des investigations. Ces mesures correctives pourraient porter notamment sur la gestion des espèces envahissantes, la gestion des espaces ouverts, l'alimentation en eau des dépressions, le reprofilage des mares...

Concernant la certification environnementale

Il faut tout d'abord souligner que le référentiel « NF HQE » qui date (pour sa dernière version) de 2015 et est remplacé par HQE bâtiment durable.

Effectivement, de façon générale une certification HQE bâtiment durable (France uniquement) est plus exigeante qu'une certification BREEAM (international) par sa structure :

- ❖ Pour obtenir la certification HQE, un projet doit répondre au minimum à 7 des 14 « objectifs cibles » qui définissent le label, regroupés sous 4 thèmes : le respect des principes écologiques de la construction, la gestion responsable et écologique du bâtiment, le confort des occupants et le respect des règles sanitaires liées à la construction, la gestion et l'entretien des espaces de vie. L'évaluation des critères se fait par comparaison avec le niveau de qualité du meilleur projet connu au même moment. Il faut donc égaler ou surpasser l'immeuble de référence. Les niveaux de certification s'étendent de « Pass, Bon, très bon, excellent à exceptionnel ».
- ❖ La labellisation BREEAM permet quant à elle de valoriser l'engagement des propriétaires immobiliers sur 9 thèmes avec des critères à choisir : management, confort & santé, énergie, transport, eau, matériaux, déchets, écologie, pollution. BREEAM se distingue par des aspects très prescriptifs, même si le référentiel offre une bonne flexibilité dans le choix des préoccupations à prioriser pour chaque projet. A chaque catégorie correspondent différents crédits disponibles (avec des pondérations entre catégories qui peuvent varier selon des localisations et typologies des projets), ces différents crédits étant validés par le biais d'études

spécifiques aux cahiers des charges précis. Chaque bâtiment est noté d'après une échelle de notation de « Pass, good, very good, excellent, outstanding ».

En revanche, tout est question de contenu et de niveau. Chaque projet a un peu ses particularités, ne serait-ce que le niveau visé. Un BREEAM Very Good, choix effectué par la société GLP dans le cadre de son projet, peut se prétendre plus exigeant qu'un HQE très bon...

La clé de la qualité environnementale sera la maîtrise du contenu de la certification, cadrée sur les projets GLP et concrétisée par la mise en place des dispositions ci-après.

- ❖ Management
 - ❖ Gestion de chantier à faible impact environnemental, suivi des consommations, prévention des nuisances et pollutions
- ❖ Confort & Santé
 - ❖ Qualité de l'accès à la lumière du jour pour les collaborateurs dans les cellules et les espaces de bureaux
 - ❖ Mission d'acousticien, Performance acoustique des espaces de travail
- ❖ Energie
 - ❖ Réduction des besoins thermiques de l'entrepôt
 - ❖ Isolation renforcée de l'enveloppe, test par thermographie ou infiltrométrie
 - ❖ Systèmes d'éclairage LED haute performance
 - ❖ Systèmes de suivi des consommations
 - ❖ Eclairage extérieur à haute efficacité
- ❖ Transport
 - ❖ Réflexion sur les déplacements des collaborateurs vers le site, intégration des transports doux
 - ❖ Mise à disposition d'équipements favorisant les moyens de transport doux (covoiturage, véhicules hybrides et électriques, vélos...)
- ❖ Eau
 - ❖ Réduction de la consommation d'eau potable par les sanitaires et récupération d'eau pluviale
 - ❖ Recyclage des eaux de refroidissement des essais sprinkler
 - ❖ Espaces verts sans arrosage
 - ❖ Suivi des consommations d'eau, système de détection de fuites
- ❖ Matériaux
 - ❖ Robustesse et durabilité des produits et choix constructifs
 - ❖ Equipements de protection de zones sensibles
- ❖ Déchets
 - ❖ Tri sélectif et valorisation maximale des déchets de chantier
 - ❖ Dispositions architecturales pour garantir une gestion optimale des déchets d'activité
- ❖ Ecologie
 - ❖ Conception paysagère qualitative
 - ❖ Création d'espaces paysagers à haute qualité écologique. Habitats et strates variées, végétaux locaux, favorables à la faune.

- ❖ Pollution
 - ❖ Limitation des émissions de NOx des installations de combustion
 - ❖ Gestion des eaux pluviales
 - ❖ Réduction de la pollution visuelle nocturne liée à l'éclairage du site
 - ❖ Gestion des émergences acoustiques

5. ZERO ARTIFICIALISATION

Observation transmise par courriel en date du mercredi 9 mars 2022 et Observation déposée dans le registre électronique le jeudi 10 mars 2022

Madame Annie LEROY, en sa qualité de Vice-présidente de l'association « Écologie pour Le Havre » (EPLH) souhaite disposer de quelques précisions concernant le sujet qui suit.

Le projet s'installe sur une ancienne friche agricole comportant des zones humides. Où est la volonté de zéro artificialisation des terres en 2050 ?

Réponse de l'exploitant aux observations de Mme LEROY

Il faut souligner que la Loi Climat et résilience demande d'abord aux territoires de baisser de 50%, d'ici la fin de la décennie, le rythme d'artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestier, et ce dans l'objectif national du « zéro artificialisation nette » en 2050. C'est dans ce cadre que l'exploitant cible en priorité les friches industrielles dans sa recherche foncière d'implantation.

Pour rappel, le site s'implante :

- ❖ En zone portuaire, au sein du grand port maritime du Havre, en zone Ux (urbanisée) au regard du PLU ;
- ❖ Sur une ancienne friche qui faisait l'objet d'une utilisation industrielle et militaire (champ de tir) ;
- ❖ Sur un terrain pollué, par des engins pyrotechniques (obus) et des hydrocarbures.

Il semble donc préférable de s'implanter sur un terrain tel que celui choisi par le pétitionnaire que sur tout autre.

Une étude spécifique de délimitation des zones humides a été réalisée, elle est intégralement reproduite en annexe du dossier et synthétisée dans l'étude d'impact. L'exploitant a conduit une démarche sérieuse comportant des mesures d'évitement, des mesures de réduction et des mesures de compensation ainsi que des mesures de suivis visant à pérenniser ces dernières.

Enfin, alors qu'initialement le projet prévoyait la création de 2 entrepôts sur ce même terrain, sa modification a réduit d'environ 40% la surface d'artificialisation.

6. INONDATION

Observation transmise par courriel en date du mercredi 9 mars 2022 et Observation déposée dans le registre électronique le jeudi 10 mars 2022

Madame Annie LEROY, en sa qualité de Vice-présidente de l'association « Écologie pour Le Havre » (EPLH) souhaite disposer de quelques précisions concernant le sujet qui suit.

Le site est en zone inondable. Celui-ci est apprécié à partir des données figurant dans le PPRL PANES, en cours d'approbation. Ce plan a le défaut de s'appuyer sur des données déjà obsolètes, d'une part parce que le modèle de PANES est nourri à partir de données de 2012, d'autre part parce qu'il ne tient pas compte des dernières valeurs du GIEC. La réalité du risque est donc minorée.



Par ailleurs, le terme pluie centennale ne semble pas bien compris. Un phénomène centennal risque de se produire une fois sur 100 chaque année et non une fois tous les 100 ans.

Réponse de l'exploitant aux observations de Mme LEROY

Des éléments de réponse à ces observations ont déjà été apportés en réponse à la MRAE. Ils sont repris et complétés ci-dessous.

Concernant la vulnérabilité du projet au changement climatique

Les cartographies des aléas, actuel et 2100, ont été arrêtées par les services de l'Etat, après une présentation aux parties prenantes lors d'un comité de pilotage organisé le 18 Décembre 2018, suivi d'un comité de concertation le 22 Janvier 2019, puis d'une phase d'échanges et de prise en compte des remarques. Ces cartographies, pour chaque aléa sont jointes au porter-à-connaissance du 5 Juillet 2021. Dans l'attente de l'approbation du PPRL de la PANES, la maîtrise de l'urbanisation s'appuie sur les cartographies arrêtées des aléas actuel et 2100 du projet de PPRL.

Selon le GIEC (groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), le niveau moyen de l'océan va s'élever, si l'homme réduit nettement et rapidement ses émissions de gaz à effet de serre, d'au moins 28 centimètres en 2100. Plus probablement, au vu de la trajectoire actuelle, le niveau marin gagnera entre 63 cm et 1,01 m.

La carte ci-après, élaborée par l'institut de recherche américain Climate Central, montre le niveau de la mer en 2100 (montée des eaux de 1 m). Il est important de souligner que cette visualisation, bien que reposant sur des données solides, a ses limites car elle ne tient pas compte des ouvrages de défense actuels (digues, enrochements) et ne préjuge pas non plus des éventuelles dispositions qui seront prises dans les prochaines années.



Les parties du terrain qui seraient sous le niveau de la mer en 2100, sont celles se trouvant à une côte d'environ +4,9m NGF. Ces parties sont, pour la plupart, les zones identifiées comme zone humides (voir chapitre 2.4.1.1.4 de l'étude d'impact). Une grande majorité d'entre-elles n'accueilleront pas de construction, conformément aux mesures d'évitement prévues. Concernant le reste du terrain qui serait situé sous le niveau de la mer en 2100, pour rappel (voir chapitre 12.3.2 de l'étude d'impact), le bâtiment a été conçu pour être implanté à 7,25 m NGF.



Concernant l'évolution de l'événement centennal en matière de précipitations :

Le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur la base d'une pluie centennale reste une mesure conservatoire robuste, généralement les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie décennale ou vicennale.

Par définition, l'événement centennal a 1 chance sur 100 de se produire chaque année, soit 2 chances sur 3 par siècle. Étant statistique, l'événement d'occurrence centennale peut se produire plusieurs fois de manière consécutive, et ne plus se produire pendant plusieurs siècles.

Dans le cadre du dossier, il est important de souligner que les ouvrages ont été dimensionnés en prenant en compte la pluie centennale (basée sur les données météorologiques actuelles) alors que les projets d'ordinaire considèrent une pluie d'occurrence décennale voire vingtennale. Le dimensionnement réalisé dans le cadre du projet est donc d'ores et déjà conservateur.

