



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré
Création d'un entrepôt logistique
Commune de Gonfreville-l'Orcher (76)**

N° MRAe 2021-4190

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de création d'un entrepôt logistique sur la commune de Gonfreville-l'Orcher (Seine-Maritime), menée par l'unité départementale du Havre de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, pour le compte du préfet de la Seine-Maritime, l'autorité environnementale a été saisie le 13 septembre 2021 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 10 novembre 2021 par télé-conférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par le pôle évaluation environnementale de la Dreal de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Marie-Claire BOZONNET, Édith CHÂTELAIS, Corinne ETAIX, Noël JOUTEUR, Olivier MAQUAIRE et Sophie RAOUS.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 3 septembre 2020¹ chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

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

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

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

Ce présent avis est publié sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie). Cet avis est un avis simple qui est joint au dossier de consultation du public.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/textes-officiels-de-la-mrae-normandie-r457.html>

SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 13 septembre 2021 pour avis sur le projet de création d'un entrepôt logistique sur la commune de Gonfreville-l'Orcher. Le projet, situé dans la zone industrialoportuaire du port du Havre, sur une parcelle de 28 ha, prévoit la création de onze cellules de stockage d'un volume global de 900 000 m³ environ. La superficie totale prenant en compte les bureaux, la voirie, les aires de stationnement et les bassins de gestion des eaux pluviales porte sur plus de 10,8 ha. 180 camions sont attendus par jour. Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture. Ces installations, exploitées par le maître d'ouvrage, la société GLP, seront ensuite louées ; les matériaux stockés ne sont donc pas encore connus, mais le projet ne recevra pas de produits considérés comme « dangereux » au sens de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le chantier doit durer de 10 à 12 mois.

Le projet nécessite une autorisation environnementale au titre de la réglementation sur les ICPE, ainsi qu'au titre de la loi sur l'eau.

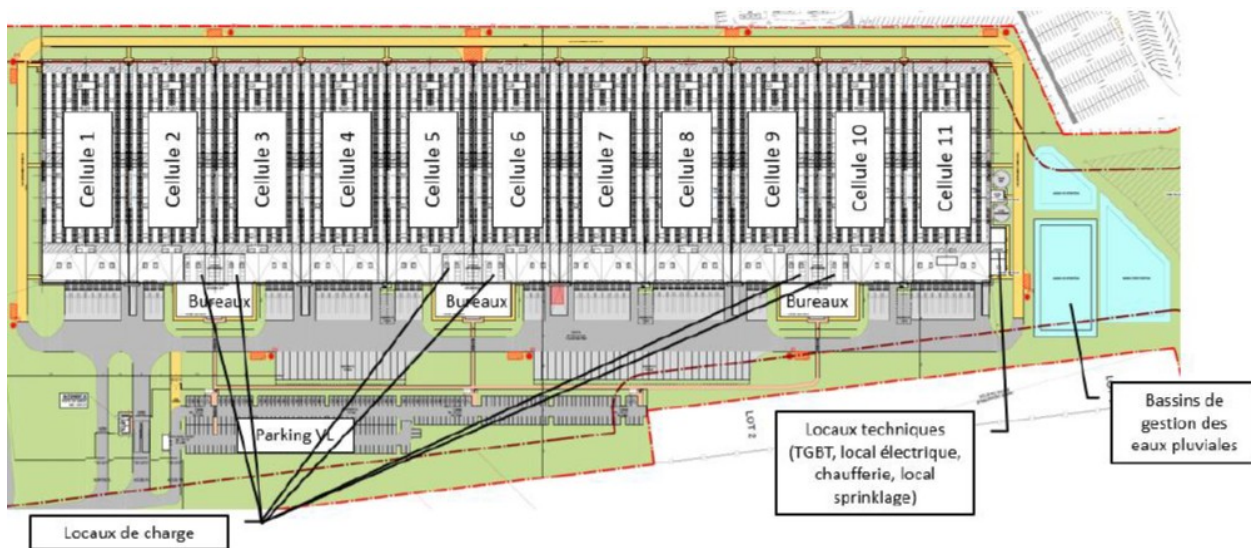
Sur la forme, l'évaluation environnementale a été bien menée, le dossier est complet et de bonne qualité. Il mobilise des données pertinentes. L'absence de scénarios alternatifs, notamment en matière de report modal sur d'autres moyens de transports moins impactants pour l'environnement, affaiblit cependant la qualité de la démarche. Le dossier ne comporte pas non plus d'analyse des incidences potentielles sur les sites Natura 2000.

Par ailleurs, l'autorité environnementale note que le dossier ne prend pas du tout en compte le caractère agricole de la parcelle. Le maître d'ouvrage l'assimile à une friche industrielle, mais l'étude d'impact indique que sa majeure partie constitue en réalité une friche agricole. L'enjeu de consommation d'espace n'est ainsi pas abordé dans le dossier. Les incidences du projet en matière de biodiversité sont bien analysées et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (réaménagement du sud de la parcelle) sont précises et pertinentes. Elles se concentrent néanmoins sur la reconstitution de milieux humides au profit des amphibiens : les incidences sur les milieux agricoles et les espèces avifaunes inféodées ne sont en revanche pas prises en compte.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage :

- de préciser les analyses permettant de justifier le projet retenu au regard de ses impacts environnementaux notamment en termes de consommation d'espaces, d'artificialisation des sols et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et en comparaison d'autres solutions étudiées et de leurs impacts potentiels ;
- de compléter l'état initial de l'environnement par une analyse de la qualité des sols ;
- d'évaluer les incidences de la consommation d'espace générée par le projet et d'intégrer, dans la démarche d'évaluation environnementale menée, l'objectif national du « zéro artificialisation nette » en 2050, notamment par le biais d'études de solutions alternatives ;
- de mettre à jour l'inventaire faune-flore sur l'ancien site de stockage de terres et de déchets inertes au sud de la parcelle, afin d'identifier clairement ses enjeux actuels en matière de biodiversité ;
- de mieux détailler les incidences du projet sur la biodiversité (nature, caractérisation, estimation qualitative et quantitative) et de les décliner par espèces à enjeux ;
- de mieux mesurer l'impact des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) en matière d'émissions de GES et d'envisager d'autres mesures alternatives favorisant le recours à des modes de transports multimodaux ;
- d'analyser plus finement l'impact sur la santé humaine des polluants atmosphériques générés par le projet, en prenant en compte l'état actuel de la qualité de l'air et les enjeux de santé dégagés à l'état initial ;
- de préciser la nature et les effets attendus des mesures destinées à éviter et réduire les émissions de polluants atmosphériques ;

Les autres observations et recommandations de l'autorité environnementale sont présentées dans l'avis détaillé.



Localisation de la parcelle et plan masse du projet (source : dossier)

1 Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet de création d'un entrepôt logistique sur la commune de Gonfreville-l'Orcher (Seine-Maritime) est porté par la société GLP CDP I France MIDCO, maître d'ouvrage, dénommée ci-après « GLP », promoteur et gestionnaire en matière d'immobilier logistique. Le bâtiment sera proposé en location dans son intégralité par le biais de baux entre GLP et des locataires, GLP demeurant l'exploitant du site.

Le projet est localisé sur une parcelle de 28 hectares, traversée par une voie desservant la société voisine Safran. Cette voie sera conservée et divise le projet en deux parties. Au nord, le maître d'ouvrage prévoit la construction de onze cellules de stockage dites « sèches » d'un volume d'un peu plus de 900 000 m³ au total, chacune des cellules étant de taille similaire (environ 82 000 m³), ainsi que de 63 quais de chargement (de trois à dix par cellule), de trois blocs de bureaux, de locaux techniques (chaufferie, charges d'accumulateurs alimentant les chariots électriques, sprinklage contre les incendies, etc.), d'un poste de garde et d'aires de stationnement pour véhicules légers (275 places principalement pour le personnel) et poids lourds (48 places et 12 places d'attente). Des ouvrages pour la gestion des eaux sont également prévus. Sur le toit du bâtiment, des panneaux photovoltaïques sont prévus (avec local électrique associé). Les bâtiments auront une superficie totale de 67 850 m² et la voirie, les aires de stationnement et les bassins une superficie de 40 610 m².

Au sud, la zone doit être « aménagée de façon à permettre la sauvegarde et la compensation des zones humides et espèces protégées identifiées sur le site » (p.11 du document de description du projet).

La nature des produits stockés par les futurs locataires du site n'est pas connue à ce stade. Si le projet ne prévoit pas le stockage de produits dangereux, il prévoit des produits de différentes natures pouvant présenter des risques, notamment d'incendie (matières combustibles diverses dont papiers, cartons, bois, polymères, pneumatiques, etc.). Des emballages seront également stockés pour la préparation des commandes (cartons, étiquettes, films plastiques, etc.). L'installation ne contiendra pas de stockage réfrigéré, seule la climatisation des bureaux nécessitera un fluide frigorigène, dans des volumes jugés négligeables.

Les activités du site seront la réception des marchandises délivrées par camion, le stockage au sein des onze cellules, le reconditionnement éventuel, la préparation de commandes et l'expédition par camion.

Le maître d'ouvrage recherchera une certification par le BRE (*Building Research Establishment*, établissement privé britannique) en matière de qualité environnementale du bâtiment.

Les différentes phases de travaux sont bien décrites dans l'étude d'impact (p. 177 et suivantes) et doivent durer 10 à 12 mois : nivellement de la parcelle, création des bassins, construction de l'entrepôt logistique, création des voiries et parkings, réalisation des espaces verts.

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures relatives au projet

Le projet de plateforme logistique porté par GLP constitue une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)². Il est notamment concerné par la rubrique 1510-2 (« Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts ») de la nomenclature ICPE, qui exige une autorisation environnementale pour les projets d'un volume supérieur à 900 000 m³, ce qui est le cas du présent projet (902 934 m²).

² Une ICPE est une installation exploitée ou détenue par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peut présenter des dangers ou des nuisances pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments.

Le projet est également concerné par les dispositions dites « loi sur l'eau »³, qui prévoit une autorisation environnementale pour les travaux d'« assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais » dont la zone asséchée ou mise en eau est supérieure ou égale à un hectare (rubrique 3.3.1.0). Le projet prévoit en effet l'imperméabilisation de 2,9 ha de zones humides.

Évaluation environnementale

Conformément à la nomenclature de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à la rubrique 1a (« Installations classées pour la protection de l'environnement »), qui soumet à évaluation environnementale après examen au cas par cas les ICPE soumises à autorisation environnementale et n'entrant pas dans le cadre d'une évaluation environnementale systématique. Sans passer par cette phase d'examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a mené une évaluation environnementale volontaire « compte tenu du contexte environnemental du projet » (p. 30 du document de présentation du projet).

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

L'autorité environnementale ainsi que les collectivités et groupements sollicités disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

Dans le cas présent, l'unité départementale du Havre de la Dreal Normandie, qui instruit la demande d'autorisation environnementale, a sollicité l'avis de l'autorité environnementale, qui a réceptionné le dossier complet d'évaluation environnementale le 13 septembre 2021.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la Dreal et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et il est distinct de la décision d'autorisation. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans le ou les dossiers soumis à la consultation du public.

Les demandes de permis de construire (ou permis d'aménager) doivent faire l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'urbanisme. Une enquête publique étant également requise au titre du code de l'environnement pour la demande d'autorisation environnementale, l'article L. 181-10 du code de l'environnement prévoit l'organisation d'une enquête publique unique, organisée par le préfet du département.

Enfin, conformément à l'article R. 122-9 du même code, l'étude d'impact ainsi que la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale et les avis mentionnés à l'article R. 122-7 sont insérés dans les dossiers soumis à la consultation du public.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, une évaluation de ses éventuelles incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés est également requise en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

³ La loi sur l'eau du 3 janvier 1992, complétée par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 et dont les dispositions ont été codifiées aux articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, reconnaît l'eau en tant que "patrimoine commun de la Nation" ; elle classe au sein d'une nomenclature les installations, ouvrages, travaux et activités (« IOTA ») susceptibles d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques et régis par des seuils de déclaration ou d'autorisation environnementale.

1.3 Contexte environnemental du projet

Le projet est situé au sein de la zone industrialo-portuaire du port du Havre, sur la commune de Gonfreville-l'Orcher, sur une parcelle d'un peu plus de 28 hectares. Il est situé dans l'estuaire de la Seine, qui comprend plusieurs milieux sensibles du point de vue environnemental, dont les plus proches sont les sites Natura 2000⁴, zone spéciale de conservation (ZSC) « *Estuaire et marais de la basse Seine* » (FR2310044) située à 3 km et zone de protection spéciale (ZPS) « *Estuaire de la Seine* » (FR2300121) située à 4,4 km, ainsi que la réserve naturelle nationale de l'estuaire de la Seine localisée à 4 km. La parcelle elle-même est identifiée dans sa quasi-totalité comme accueillant potentiellement des milieux humides. Le Sraddet⁵ n'a cependant pas identifié de réservoir ou de corridor de biodiversité s'agissant de la trame verte et bleue, même si le canal de Tancarville, en bordure nord, est un réservoir de biodiversité aquatique.

Le secteur se situe au sein du territoire à risque important d'inondation (TRI) du Havre et est concerné par le plan de prévention des risques (PPR) littoraux « *Plaine alluviale Nord de l'embouchure de l'estuaire de la Seine* » (Panés), prescrit le 27 juillet 2015 mais non encore approuvé. Sur les données actuelles des aléas, y compris dans la variante anticipant le réchauffement climatique, seule la frange nord de la parcelle est inondable. La commune de Gonfreville-l'Orcher est par ailleurs couverte par un plan de prévention des risques éboulement et un PPR inondation « *bassin versant de la Lézarde* », sans que ce secteur de la commune ne soit concerné par un de ces risques. Enfin, il est concerné par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT⁶) de la zone industrialo-portuaire du Havre, approuvé le 17 octobre 2016, qui intègre la présence de nombreux sites industriels dans le secteur dont de nombreux établissements classés SEVESO⁷.

La commune de Gonfreville-l'Orcher, comme l'ensemble de l'estuaire de la Seine, est identifiée comme sensible à la qualité de l'air, ce qui signifie que les valeurs limites réglementaires d'un certain nombre de polluants atmosphériques sont ou risquent d'être dépassées. Par ailleurs, l'exploitation de la plateforme logistique générera du trafic routier, secteur émetteur de polluants. Ce secteur est également à l'origine de 20 % des gaz à effet de serre à l'échelle de la Normandie.

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les enjeux environnementaux principaux identifiés par l'autorité environnementale sont :

- la consommation d'espace et ses impacts sur la biodiversité, en lien notamment avec les milieux humides potentiellement présents sur la parcelle ;
- la gestion des eaux ;
- l'atténuation du changement climatique ;
- la qualité de l'air ;
- et, par voie de conséquence, la santé humaine, déterminée par les facteurs notamment physiques, chimiques, biologiques de l'environnement.

4 Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

5 Prévu par la loi NOTRe (loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015), le Sraddet a été adopté par la Région Normandie en 2019 et approuvé par le préfet de la région Normandie le 2 juillet 2020. Le Sraddet fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (Sraddt), plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

6 Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT), prévus par la loi du 30 juillet 2003, sont des documents d'urbanisme réglementant les constructions, tant existantes que futures, dans le voisinage des sites industriels ainsi que les usages.

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

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

2.1 Contenu du dossier

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Le projet relevant de la loi sur l'eau et de la réglementation sur les ICPE, une étude de danger est également produite.

En application de l'article R. 414-19 du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. L'étude d'impact tient lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du même code.

Enfin, en tant qu'opération d'aménagement, le projet doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone dont les conclusions et une description de la façon dont il en est tenu compte sont jointes au dossier d'étude d'impact.

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier qui a été transmis à l'autorité environnementale comprend les éléments suivants :

- un document décrivant le projet et faisant l'objet d'un résumé non-technique ;
- une étude d'impact décrivant, par composante environnementale, l'état initial, le contexte réglementaire, une estimation des incidences, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et la prise en compte ou conformité avec les plans et programmes existants ;
- un document « annexes » rassemblant 12 annexes ;
- un résumé non-technique de l'étude d'impact ;
- une évaluation des risques sanitaires ;
- une demande de dérogation aux mesures de protection relatives aux espèces protégées ;
- une étude de danger (comprenant également un résumé non technique).

Le dossier est globalement clair et bien présenté. Sa forme est de bonne qualité. Il lui manque cependant une analyse des incidences sur les sites Natura 2000. L'étude d'impact mentionne uniquement (p. 54) que « les zones Natura 2000 sont assez éloignées pour que l'activité du site n'ait pas d'impact sur celles-ci. » Ceci ne constitue pas une analyse satisfaisante, dans la mesure où la distance, qui n'est pas précisée, n'est pas une garantie d'absence d'effet. Par ailleurs, si le projet intègre la mise en place d'installations de production d'électricité renouvelable, aucune étude de potentiel de faisabilité n'est jointe au dossier. Enfin, un certain nombre d'informations sont renvoyées dans le document « annexes » de l'étude d'impact : ce document de plus de 600 pages non paginé n'est pas facile à manipuler car les 12 annexes contenues ne sont pas toujours organisées par ordre chronologique et certaines informations mériteraient d'être reproduites dans le corps de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande, conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, de conduire une analyse des incidences potentielles du projet sur les sites Natura 2000, en identifiant les sites susceptibles d'être impactés et en prenant en compte leurs enjeux spécifiques. Elle recommande également de joindre une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables. Enfin, elle recommande d'améliorer la lisibilité du document « annexes » et de reproduire certaines informations dans le corps de l'étude d'impact.

Le résumé non-technique de l'étude d'impact présente bien le projet et le contexte réglementaire mais ceux-ci sont déjà présentés par ailleurs dans un premier résumé non-technique de présentation du projet, et, par ailleurs, la démarche d'évaluation environnementale est très insuffisamment retranscrite (état initial, incidences, mesures ERC, notamment celles concernant le réaménagement du sud de la parcelle). Le résumé non technique de l'étude d'impact ne contient pas de cartographie. Il ne permet donc pas au public d'apprécier l'ensemble des étapes de l'évaluation environnementale. Il en est de même pour le résumé non-technique de l'étude de danger.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non-technique de l'étude d'impact par des éléments pertinents pour permettre au public d'appréhender plus facilement les différentes étapes de l'évaluation environnementale du projet et la manière dont il a évolué en conséquence.

Le processus d'évaluation environnementale suppose par ailleurs la mise en place d'une démarche itérative et d'une concertation destinées à adapter progressivement le projet pour en réduire les impacts sur l'environnement. En l'occurrence, des éléments apparaissent régulièrement dans le dossier (existence d'un premier projet plus important) mais sans être formalisés, ni avoir été systématisés.

L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de concertation mises en œuvre ainsi que le processus itératif suivi pour construire le projet dans le sens de la protection de l'environnement et de la santé humaine.

2.2 État initial et aires d'études

L'analyse de l'état initial de l'environnement présentée dans l'étude d'impact ne fait pas l'objet d'une partie spécifique regroupant l'ensemble des enjeux environnementaux, mais est découpée par composantes et répartie dans les paragraphes dédiés à chacune d'elles. Cette analyse est assez complète et synthétique mais reste néanmoins à un stade souvent trop descriptif et pas assez analytique sur la nature et l'importance des enjeux. Elle aborde de nombreux points, comme la vulnérabilité au changement climatique, et mobilise des sources pertinentes, comme celles d'Atmo Normandie⁸. Elle repose également, s'agissant de la biodiversité, sur dix visites de terrain allant de juillet 2018 à mai 2019 et couvrant ainsi l'ensemble d'un cycle biologique (p. 24 de l'étude d'impact).

Les aires d'étude ayant servi à la réalisation de l'étude d'impact ne sont pas formellement expliquées. Le dossier s'en tient en général à l'échelle de la parcelle. Il convient de donner la définition des différentes aires et de les justifier.

L'autorité environnementale recommande de préciser les aires d'étude qui ont été retenues pour chacune des composantes environnementales, de les justifier, et d'y conduire les états des lieux ainsi que l'analyse des impacts du projet.

2.3 Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet (scénario de référence)

Ce scénario doit être conçu comme le contexte futur, raisonnablement prévisible, dans lequel s'inscrit le projet. Les évolutions caractérisant le scénario de référence résultent de variables exogènes au projet, sur lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas d'influence directe (évolutions macroéconomiques, autres projets en cours indépendants du projet présenté, mise en conformité avec la réglementation, etc.). Ce scénario a pour but de mieux mettre en évidence les incidences de la réalisation du projet.

En l'espèce, le dossier ne contient aucune analyse de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une analyse de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, afin de mieux analyser ses incidences.

2.4 Analyse des incidences et prise en compte des autres projets dont les effets cumulés doivent être appréciés

Les incidences potentielles du projet sont décrites de façon détaillée, abordant l'ensemble des composantes environnementales. La phase de chantier est également correctement abordée. La méthodologie employée, notamment pour estimer ces incidences et apprécier leur acceptabilité, manque cependant régulièrement de précision.

⁸ Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en Normandie.

Par ailleurs, l'étude d'impact doit être élargie par une meilleure prise en compte des incidences en amont et en aval de l'activité du site retenu pour la création de la plateforme logistique, que ce soit en phase préparatoire, de construction ou de fonctionnement. Une analyse du cycle de vie des matériaux employés (y compris des panneaux photovoltaïques) est nécessaire, de même qu'une prise en compte complète du trafic routier que le projet va générer.

Une synthèse des incidences attendues du projet est présentée à partir de la page 184 et comporte une évaluation des effets résiduels, ce qui s'inscrit pleinement dans la démarche d'évaluation environnementale. Ces effets résiduels ne sont toutefois pas quantifiés ou décrits précisément, et la méthodologie employée pour les qualifier n'est pas précisée. Leur acceptabilité n'est pas évoquée, y compris après mise en œuvre des mesures compensatoires.

L'autorité environnementale recommande de mieux décrire les méthodologies employées pour évaluer les incidences du projet, les effets résiduels et leur acceptabilité. Elle recommande également de prendre en compte les effets en amont et en aval du projet, que ce soit en phase préparatoire, de construction ou de fonctionnement de la plateforme logistique.

Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, les effets cumulés s'apprécient avec les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés ou ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. Sont compris, en outre, les projets qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ou d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Le dossier comporte une analyse des effets cumulés (p. 171 et suivantes) sur la base des avis et décisions rendus par l'autorité environnementale sur la période 2017-2021 concernant les communes situées à proximité (sur la base du rayon d'affichage d'un kilomètre autour du projet tel que prévu dans la procédure ICPE), sans justifier spécialement de la pertinence de ce choix. Il évoque les effets potentiels de certains projets, mais pas de ceux non soumis à évaluation environnementale. Des effets cumulés possibles sont mentionnés pour deux projets, mais sans précision : les projets de centrale de production de vapeur à partir de combustible issu de déchets (BIOSYNERGY) et d'entrepôt (SD'LOG). Ainsi, l'examen des différents projets est réalisé mais l'analyse de leurs effets n'est pas menée, ce qui ne permet pas de comprendre l'incidence de la réalisation du présent projet au regard des effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés en détaillant selon une méthodologie plus rigoureuse les projets à prendre en compte et leurs effets attendus, ainsi que les risques de cumul avec le présent projet, au regard des enjeux environnementaux dégagés à l'état initial.

2.5 Étude de solutions de substitution / justification des choix

Des éléments justifiant le projet sont apportés en plusieurs points du dossier d'évaluation environnementale. Ils sont principalement décrits en page 10 de la description du projet, « *intérêt du dossier* », et repris pour l'essentiel dans l'étude d'impact (p. 9, « *motivation du choix du site* »). Celle-ci contient également un paragraphe intitulé « *solutions de substitution envisagées* » (p. 181 et suivantes).

D'une façon générale, le dossier développe un argumentaire essentiellement économique. Il met en avant l'intérêt du maître d'ouvrage pour le multimodal en termes de transports (« *la plupart [des sites de la société] offre un accès multimodal* ») au regard d'un « *engagement environnemental* » (p. 4 de la description du projet). Cependant, malgré la proximité de voies maritimes, fluviales, ferroviaires, le choix de la parcelle est justifié principalement par sa localisation « *au cœur du réseau routier stratégique du Havre* » (p. 10 du même document). Seule la voie routière est envisagée pour l'exploitation du site. Des éléments succincts d'analyse sont présentés (p. 115 de l'étude d'impact) pour évoquer l'impossibilité de mettre en place des infrastructures de report modal, selon un argumentaire d'ordre également économique.

Aucune autre localisation géographique n'est étudiée dans le dossier, ce qui est justifié selon le maître d'ouvrage par la rareté des surfaces disponibles d'une telle taille (28 ha). Enfin, le choix du site est également mis en avant en raison de son caractère de « *friche industrielle* », ce qui éviterait toute consommation d'espace. Or, cela ne vaut que pour une petite partie sud (lieu de stockage de déchets inertes), la majorité de la parcelle constituant en fait une friche agricole. L'ensemble de ces éléments ne permet donc pas d'estimer que le maître d'ouvrage a mené une étude de solutions alternatives, notamment du point de vue géographique, pour réduire les incidences environnementales du projet.

L'autorité environnementale recommande de préciser les analyses permettant de justifier le projet retenu au regard de ses impacts environnementaux notamment en termes de consommation d'espaces, d'artificialisation des sols et d'émissions de GES et en comparaison d'autres solutions étudiées et de leurs impacts potentiels.

2.6 Prise en compte des plans/programmes

Le dossier d'étude d'impact indique une bonne prise en compte des plans et programmes par le projet. C'est notamment le cas pour les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage)⁹ Seine-Normandie. Néanmoins, une présentation plus adaptée des dispositions en fonction de leur pertinence au regard du projet aurait été intéressante pour les plus pertinentes au regard de la nature du projet et des enjeux, un approfondissement de l'analyse eût été approprié. Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'ex-Haute-Normandie, ainsi que le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de l'ex-Haute-Normandie de 2013 sont également pris en compte, mais ce dernier a été intégré au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Normandie, adopté le 2 juillet 2020. Cette partie du dossier doit donc être mise à jour.

L'autorité environnementale recommande de mettre à jour l'analyse de la prise en compte du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Normandie, qui a intégré le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de Haute-Normandie.

2.7 Mesures ERC et dispositif de suivi

La conduite de l'évaluation environnementale a permis d'identifier des incidences sur l'environnement et ainsi de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (dites « mesures ERC ») globalement appropriées. Ces incidences et les mesures afférentes font d'ailleurs l'objet d'un tableau de synthèse en fin d'étude d'impact (p. 185 et suivantes). S'agissant des mesures compensatoires, celles-ci ont été définies en suivant quasiment la démarche d'évaluation environnementale, sur la base d'incidences résiduelles constatées après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Les mesures compensatoires sont par ailleurs définies en tenant compte, à juste titre, d'une logique d'équivalence des fonctionnalités.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, telles que précisées au paragraphe 1.3 du présent avis.

⁹ Il s'agit d'un document de planification de la politique de l'eau à l'échelle de grands bassins versants.

3.1 La consommation d'espace et le sol

3.1.1 État initial

La parcelle, dans sa grande partie nord, est une ancienne terre agricole, encore inscrite au registre parcellaire graphique¹⁰ en 2016 (culture de maïs). Aussi, le maître d'ouvrage ne peut pas assimiler cette parcelle à une friche industrielle (p. 9 de l'étude d'impact). Seule la partie sud (ancienne activité de stockage de terres et déchets inertes) peut être considérée comme une friche industrielle. Elle ne fait d'ailleurs pas l'objet de construction mais d'aménagements au profit de la biodiversité. La friche constitue bien l'habitat naturel majoritaire en termes de superficie (carte des habitats rencontrés p. 25 de l'étude d'impact). La dimension agricole n'est pas prise en compte (qualités physique, chimique et biologique des sols), ni, d'une façon générale, la consommation d'espace.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement par une analyse de la qualité des sols.

La parcelle est identifiée comme potentiellement polluée. Une ancienne fuite de pipeline, en lien avec l'activité voisine et dont la pollution s'est étendue jusqu'au site, est recensée (pas de date sur l'événement). Cette pollution a fait l'objet d'opérations de dépollution et d'un arrêté préfectoral du 23 juin 2020 imposant une surveillance des eaux souterraines et la mise en place d'un plan de gestion. Des études complémentaires ont été menées et aboutissent à la conclusion d'un niveau acceptable de pollution pour la santé humaine.

Enfin, l'analyse de l'état initial de l'environnement montre l'absence de risques naturels liés au sol (retrait/gonflement argile ou présence potentielle de cavités).

3.1.2 Incidences

Une des ambitions du plan national pour la biodiversité est de maîtriser l'artificialisation des sols pour atteindre, à l'horizon 2050, le « zéro artificialisation nette » en modifiant les règles d'urbanisme, en favorisant le renouvellement urbain et la densification de l'habitat et en rendant à la nature des espaces identifiés¹¹. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers conduit à la perte de nombreuses fonctionnalités environnementales du territoire et des services rendus à la collectivité qui leur sont associés. L'artificialisation est en effet la cause :

- d'une destruction des sols, souvent irréversible, alors qu'il s'agit d'une ressource non renouvelable dont la préservation constitue un enjeu en soi du fait de son rôle vis-à-vis de la biodiversité, du cycle de l'eau et de sa qualité, de même que celle de l'air, à l'égard du climat (stockage du carbone dans le sol) et de la santé humaine (production agricole et alimentation locale, zones récréatives, etc.) ;
- de l'imperméabilisation favorisant le ruissellement et réduisant la recharge naturelle des nappes et l'évapotranspiration, aggravant les crues, diminuant les débits d'étiage et provoquant une augmentation locale des températures en période estivale ;
- des risques de pollution des nappes liés à l'urbanisation, qu'elles soient chroniques (fuites dans les réseaux d'assainissement, etc.) ou accidentelles (transport de matières dangereuses, industries, etc.) ;
- de l'appauvrissement de la biodiversité, directement par la destruction d'espèces et des habitats naturels, ou indirectement par leur morcellement et la perte de continuités écologiques.

10 Le registre parcellaire graphique (RPG) est un système d'information géographique permettant l'identification des parcelles agricoles, géré par l'ASP (Agence de service et de paiement), établissement public administratif en charge de la mise en œuvre des aides publiques, notamment celles de la politique agricole commune.

11 La notion de « zéro artificialisation nette » correspond à un objectif inscrit dans le plan national biodiversité de 2018 et à l'objectif national « d'absence de toute artificialisation nette des sols » à terme fixé par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Or, la mise en œuvre du projet prévoit l'imperméabilisation de 10,8 ha. L'objectif du « zéro artificialisation nette » n'apparaît ainsi pas concrètement pris en considération. Il devrait être intégré à la recherche de scénarios alternatifs et aux justifications environnementales et de santé humaine des choix du maître d'ouvrage.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer les incidences de la consommation d'espace générée par le projet et d'intégrer, dans la démarche d'évaluation environnementale menée, l'objectif national du « zéro artificialisation nette » en 2050, notamment par le biais d'études de solutions alternatives.

La réalisation du projet nécessite des travaux de décapage et d'excavation du sol. Les volumes décrits (p. 178 de l'étude d'impact) mettent en évidence un important déficit de terres pour le projet (excavation de 11 000 m³, remblaiement de 166 000 m³). Il ne paraît donc pas nécessaire de prévoir une filière de revalorisation, l'ensemble des 11 000 m³ excavés pouvant être réemployé sur le site. Le reste sera issu des déblais des travaux du Grand Paris Express : ce réemploi permet de réduire la consommation de matériaux, bien qu'une analyse de l'impact sur l'environnement du transport d'un tel volume soit nécessaire.

En phase d'exploitation, deux incidences potentielles sont envisagées (p. 75) : le déversement de produit liquide qui serait traité par le site logistique (mais aucun liquide dangereux ne sera pris en charge) et le ruissellement des pluies sur le parking pouvant diffuser des hydrocarbures.

3.1.3 Mesures ERC

En matière de consommation d'espace, aucune mesure ERC n'a été identifiée, bien que la mesure d'évitement ayant réduit la surface de la plateforme logistique (abandon d'un deuxième bâtiment initialement envisagé sur la partie sud de la parcelle) puisse y être assimilée.

S'agissant de la pollution aux hydrocarbures générée par la fuite du pipeline, le maître d'ouvrage considère qu'il n'existe pas de risque pour la santé humaine et ne définit donc pas de mesure. Des mesures de suivi sont prévues par arrêté préfectoral mais à la charge du maître d'ouvrage de la canalisation. Le dossier contient cependant une contradiction sur l'état actuel des opérations de dépollution :

- page 74 de l'étude d'impact, suite à l'étude pyrotechnique, il est mentionné que « *les deux parcelles étudiées (centre de la parcelle) ont été totalement dépolluées. Le reste du terrain sera traité dans le cadre du présent projet.* » ;
- cependant, à la page suivante, il est dit qu'« *en ce qui concerne les aspects pyrotechniques, la partie nord du site a déjà été dépolluée. Sur la partie sud du terrain [lieu pour la compensation et le maintien des espaces naturels] par contre, aucune dépollution pyrotechnique systématique n'est prévue.* »

L'autorité environnementale recommande de clarifier l'état des opérations de dépollution conduites sur la parcelle.

En phase de chantier ou en phase d'exploitation, des mesures ont été définies pour éviter et réduire les risques de pollution des sols : aires étanches pour le nettoyage des véhicules, zones de rétention pour le stockage de déchets dangereux, etc.

3.2 La biodiversité

3.2.1 État initial

Les secteurs faisant l'objet d'un inventaire ou d'une protection réglementaire au titre de la biodiversité sont listés et cartographiés (p. 20 et suivantes de l'étude d'impact), bien que les enjeux ne soient pas précisés. Cette analyse est complétée par dix visites de terrain, réalisées entre juillet 2018 et mai 2019, permettant de suivre un cycle biologique complet. Elles permettent d'aboutir à une carte des habitats

(p. 24 de l'étude d'impact). On peut noter des sous-secteurs distincts : au nord, une zone rudérale, friche d'anciens aménagements (non précisés), puis dans la majeure partie nord de la parcelle, une friche agricole, occupée actuellement par des espèces végétales communes, opportunistes et peu exigeantes, une prairie sèche améliorée sur toute la bordure ouest de la parcelle, une haie et un alignement d'arbres à l'est, des fossés et des formations de saules (indiquant le caractère potentiellement humide du milieu). L'inventaire a été réalisé alors que, sur la partie sud, l'installation de stockage de terre était toujours en activité. Ainsi, seules les bordures ont été inventoriées. Cela a permis de noter la présence de pièces d'eau temporaires, alimentées l'hiver par la remontée de la nappe subaffleurante et revêtant un intérêt faunistique fort pour les amphibiens. Le site a été depuis profondément remanié, ce qui nécessite de mettre à jour cette partie pour évaluer précisément les enjeux de biodiversité sur le secteur.

L'autorité environnementale recommande de mettre à jour l'inventaire faune-flore sur l'ancien site de stockage de terres et de déchets inertes au sud de la parcelle, afin d'identifier clairement ses enjeux actuels en matière de biodiversité.

L'inventaire de la flore n'a pas mis en évidence la présence d'espèce protégée. En revanche, s'agissant de la faune, plusieurs espèces protégées ou à statut de conservation défavorable ont été repérées. C'est notamment le cas de mammifères (Hérisson d'Europe et Lapin de garenne). La présence de trois espèces de chiroptères a également été constatée, ce qui est jugé plutôt faible et s'explique par les forts éclairages de la zone industrielle. Pour l'avifaune, les enjeux sont faibles à modérés selon la saison, bien que des espèces menacées ou protégées aient été identifiées, notamment six espèces nicheuses sur le site (en particulier la Linotte mélodieuse, l'Alouette des champs, le Tarier pâtre, etc.). La méthodologie permettant de qualifier le niveau d'enjeu n'est cependant pas expliquée. Pour les amphibiens et les reptiles, les enjeux sont jugés modérés à forts, les pièces d'eau, même temporaires, étant des lieux de reproduction avérés. D'une façon générale, les inventaires confirment que les enjeux faunistiques se concentrent sur la partie sud de la parcelle.

L'autorité environnementale recommande de détailler la méthodologie ayant permis de qualifier les enjeux relatifs à la faune.

Comme dans tout l'estuaire de la Seine, la parcelle est identifiée dans sa quasi-totalité comme susceptible d'accueillir des milieux humides. Elles ont fait l'objet d'une délimitation via une méthodologie bien décrite et adaptée (méthodologie définie par l'Office français de la biodiversité (OFB)¹² intitulée « méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides ») et sont cartographiées (p. 36 de l'étude d'impact).

3.2.2 Incidences

L'évaluation des incidences fait l'objet d'un tableau (p. 38 de l'étude d'impact), mais il s'agit uniquement d'un tableau de synthèse. Il ne contient pas les développements permettant de caractériser les effets identifiés (uniquement qualifiés de faibles, modérés ou forts, ce qui est trop limité), et de les détailler.

Malgré la destruction d'habitats naturels, les incidences sur la flore sont jugées faibles par le maître d'ouvrage en raison de l'absence d'espèces protégées. Les principaux impacts sur la biodiversité sont relatifs à la faune et aux zones humides. La réalisation du projet conduira à une destruction estimée de 2,9 ha de zone humide. Pour la faune, les incidences sont estimées de modérées à fortes (à l'exception des insectes, pour lesquels les enjeux sont faibles), du fait de la destruction de territoires de chasse, d'habitat, de reproduction, du dérangement d'espèces en phase d'exploitation (bruits, vibrations, trafic, etc.) ou du report de populations vers des territoires voisins (accroissant la concurrence entre

¹² L'OFB est un établissement public dédié à la sauvegarde de la biodiversité. Son objectif est la surveillance, la préservation, la gestion et la restauration de la biodiversité terrestre, aquatique et marine, ainsi que la gestion équilibrée et durable de l'eau. Cet établissement a été créé le 1er janvier 2020, de la fusion de l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).

populations). Une déclinaison par espèce protégée ou à statut de conservation particulier paraît nécessaire pour affiner ces estimations. La mise en œuvre du projet peut par ailleurs conduire à la destruction de spécimens d'espèces protégées, menant le maître d'ouvrage à demander une dérogation autorisant ces destructions. Cette demande a été jointe au dossier transmis à l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale recommande de mieux détailler les incidences du projet sur la biodiversité (nature, caractérisation, estimation qualitative et quantitative) et de les décliner par espèces à enjeux.

3.2.3 Mesures ERC

En raison des impacts forts à modérés identifiés sur la biodiversité, principalement sur la faune et les zones humides, des mesures ERC sont définies par le maître d'ouvrage.

La première mesure d'évitement a été de redéfinir le projet au regard du résultat des inventaires faunistiques et floristiques. Le projet initial n'est communiqué qu'en fin d'étude d'impact (p. 182). Un bâtiment envisagé sur la partie sud de la parcelle, qui concentre les enjeux de biodiversité, a ainsi été abandonné.

Les autres mesures mises en avant sont les suivantes (p. 39-40 de l'étude d'impact) : mise en défend des zones naturelles non concernées par le chantier afin de les préserver de toute fréquentation et de toute manœuvre, que ce soit en phase de chantier ou d'exploitation, visite d'un écologue, adaptation du calendrier pour réaliser les travaux de gros œuvre en période moins impactante pour la faune, transferts de spécimens d'espèces protégées vers les zones hors chantier, gestion des espèces invasives recensées, etc.

La méthodologie permettant de mesurer les effets des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (p. 42) doit être décrite pour comprendre comment leur efficacité et les impacts résiduels ont pu être estimés (s'agissant par exemple des impacts pour les mammifères et chiroptères qui passent de modérés/forts à faibles).

Malgré les mesures d'évitement et de réduction, l'étude d'impact met en évidence des impacts résiduels pour la biodiversité jugés non acceptables par le maître d'ouvrage, ce qui impose la prise en compte de mesures compensatoires. Plusieurs mesures ont ainsi été définies pour recréer des habitats humides à la place du site de stockage de terre et y déplacer des spécimens. Il s'agit d'habitats caractéristiques de vallées alluviales avec des mares permanentes, des points d'eau temporaires et des fourrés. La fonctionnalité des zones humides a été étudiée afin de bien s'assurer de l'équivalence des zones compensées, ce qui est satisfaisant. Selon la page 43 de l'étude d'impact, « la surface cumulée de ce complexe d'habitats, d'environ 10,7 ha permettra de compenser :

- 2 000 m² d'habitats aquatiques pour les amphibiens impactés par le projet ;
- 29 129 m² des zones humides réglementaires imperméabilisées au droit de la zone dédiée de 3,7 ha ;
- La perte d'habitats terrestres générée par la suppression de la plateforme de stockage de déchets ».

La présentation de ces mesures est à compléter par quelques éléments sur les travaux nécessaires pour réaménager l'actuel site de stockage (suppression de talus et remblais, volume de matériaux décaissés, leur devenir). Elles seront mises en œuvre avant le début des travaux de la plateforme logistique.

L'autorité environnementale note cependant que la mesure compensatoire s'attache à la compensation de la destruction de zones humides. Or, l'état initial de l'environnement met également en lumière la présence prédominante de friches agricoles, ainsi que de haies arbustives, notamment au sud-est (environ 500 m de linéaire, d'intérêt pour la nidification de l'avifaune selon les cartes page 32). Des espèces nicheuses avec un statut de conservation défavorable et inféodées aux espaces cultivés ou en friche, notamment la Linotte mélodieuse, l'Alouette des champs, le Tarier pâtre, vont

nécessairement subir des incidences négatives de la destruction de ces espaces. Le dossier ne comporte pas de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, spécifiques sur ce point.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description de la méthodologie ayant permis de mesurer les effets des mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) et d'éléments relatifs aux travaux nécessaires au réaménagement de l'actuel site de stockage. Elle recommande également qu'une démarche d'évitement, de réduction, voire de compensation soit menée pour les habitats de friche agricole et de friche industrielle, dont l'état initial a souligné l'importance pour certaines espèces avifaunes.

3.3 L'eau

3.3.1 État initial

L'état initial détaille correctement les masses d'eau souterraines et de surface, leur état et leurs vulnérabilités. La nappe d'eau souterraine affleure peu profondément (entre 0,8 et 2,9 m) et communique directement et librement avec la Seine. La zone est ainsi relativement sensible aux inondations par remontée de la nappe. Un risque d'inondation par débordement de cours d'eau en frange nord du site est également identifié. Il n'existe pas de point de captage d'eau potable à proximité, ni de réseau d'assainissement collectif dans la zone industrialo-portuaire. L'état initial mentionne enfin la présence d'une canalisation de transport de gaz naturel/hydrocarbure (servitude d'utilité publique) à l'extrême nord de la parcelle, générant un risque de pollution des eaux ou des sols en cas de fuite.

3.3.2 Incidences

Le maître d'ouvrage prévoit une alimentation en eau potable par le réseau communal. La consommation totale est estimée à moins de 2 000 m³ par an (alimentation des installations sanitaires du personnel, nettoyage des locaux, réserve incendie et sprinklers¹³). L'impact du projet sur la ressource en eau (consommation d'eau potable et génération d'eaux usées) est donc assez limité. En revanche, au regard de l'ampleur des surfaces artificialisées, une incidence sur les eaux pluviales est attendue. Les éventuelles eaux d'extinction d'incendie doivent également être prises en compte. Enfin, la phase de travaux est également susceptible d'incidences sur la composante eau.

3.3.3 Mesures ERC

En phase de chantier, des mesures sont prévues pour éviter une pollution des eaux (aux hydrocarbures par exemple) : nettoyage des véhicules sur aires étanches, zone de rétention pour le stockage de produits liquides. Ces mesures paraissent adaptées.

La gestion des eaux est abordée à partir de la page 89 de l'étude d'impact. Les différents types d'eaux sont distingués pour définir un traitement adapté : eaux usées, pluviales de toiture, pluviales de parkings, d'extinction d'incendie. Elles font l'objet de traitements spécifiques (micro-station de traitement des eaux usées, bassin tampon, présence de séparateurs d'hydrocarbures, etc.) avant d'être toutes rejetées dans le canal de Tancarville. L'infiltration des eaux pluviales dans les sols, bien que préconisée par le Sdage, n'est pas jugée possible du fait de la nature du sol et de la nappe affleurante. La création d'un bassin tampon, dimensionné pour un événement centennal, est donc nécessaire et prévue. Les eaux usées sont traitées par une micro-station de 120 équivalent-habitants, dont le dimensionnement est justifié en annexe. L'ensemble est dimensionné de façon satisfaisante.

Les eaux d'extinction d'incendie doivent être traitées par le bassin de gestion des eaux pluviales de parking, qui est étanche : cette solution est pertinente et adaptée. L'annexe 1 de l'étude de danger

¹³ Également appelés « installations fixes d'extinction d'incendie », les sprinklers sont des dispositifs de têtes réparties au plafond et reliées à des canalisations d'eau ; en cas d'augmentation des températures, le dispositif génère automatiquement une brumisation qui peut contenir voire éteindre un sinistre.

évalue le volume d'eau à mettre en rétention dans le cas de l'extinction d'un incendie à 1 559m³; et le bassin dispose d'un volume de 4 487m³.

Le risque d'inondation par débordement de cours d'eau est évité par l'absence de construction sur la frange nord de la parcelle, qui est la seule partie concernée en l'état actuel des connaissances. Cela permet également d'éviter la canalisation de gaz naturel/hydrocarbure située dans ce secteur.

3.4 Le climat

3.4.1 État initial

L'analyse de l'état initial comporte un rappel rapide des données climatiques de la station la plus proche disposant de données complètes, Caen-Carpiquet, sans mettre en avant d'enjeux spécifiques. La question du changement climatique est abordée page 128 et suivantes, en s'appuyant notamment sur les données d'Atmo Normandie à l'échelle de la communauté urbaine du Havre Seine Métropole. Davantage de données de cet opérateur auraient pu être mobilisées pour observer la dynamique locale d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

3.4.2 Incidences

La vulnérabilité et l'adaptation du projet au changement climatique sont abordées : plusieurs données sont présentées, notamment les différents risques associés (réduction de la ressource en eau, difficultés d'approvisionnement, y compris énergétique, etc.). Les réponses sont rapides mais adaptées et proportionnées. Sur la hausse des précipitations, l'analyse (p. 138) conclut à une absence de vulnérabilité : or, elle s'appuie sur le dimensionnement des infrastructures de gestion des eaux pluviales calquées sur un événement centennal, alors que cet événement centennal est lui-même amené à évoluer. En matière de risque d'inondation, les données cartographiques du PPRL Panes, bien que non encore approuvées, sont déjà disponibles et prennent en compte un scénario intégrant le changement climatique. Elles sont mobilisées dans le dossier d'étude d'impact et permettent de conclure à une inondation accrue seulement au nord de la parcelle, uniquement en parties non construites. Cependant, les scénarios de ce PPRL sont basés sur une élévation de +20 à +60 cm, alors que le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) évalue l'élévation du niveau des océans entre +60 et +110 cm (avec des variations locales)¹⁴.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont évaluées rapidement et proviennent essentiellement du trafic routier (estimé à 180 camions par jour) et de la chaudière au gaz naturel. Ces deux contributions ne sont pas évaluées à l'échelle du cycle de vie du projet. Les émissions totales ne sont pas estimées. L'autorité environnementale rappelle que l'objectif national est d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer la vulnérabilité du projet en prenant en compte un niveau d'élévation des océans plus proche du consensus du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (entre +60 et +110 cm) et une évolution de l'événement centennal en matière de précipitations. Elle recommande également de quantifier la quantité totale d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au projet sur l'ensemble de sa période de fonctionnement.

3.4.3 Mesures ERC

Les principales mesures ERC reposent sur des pratiques d'utilisation rationnelle de l'énergie, permettant de réduire les émissions de GES associées. Aucune estimation des émissions évitées n'est présentée. Le maître d'ouvrage prévoit également l'installation de panneaux photovoltaïques destinés à la production d'électricité renouvelable. Ces panneaux occuperont une surface de 14 050 m² sur le toit du bâtiment, la puissance est estimée entre 2,5 et 3,1 MWc¹⁵. L'installation de panneaux photovoltaïques en toiture

¹⁴ Profil environnemental Climat de Normandie, 30 octobre 2020, p.32

¹⁵ Le mégawatt (MW) est une unité de puissance qui désigne la capacité de production d'une installation électrique. Le mégawatt crête (MWc) correspond à la production maximale en situation optimale.

est présentée comme une mesure compensatoire, dans la mesure où elle peut permettre de produire de l'énergie sans émission de CO². Cependant, un bilan des émissions de GES en intégrant une analyse de l'ensemble du cycle de vie de ces panneaux est nécessaire pour évaluer l'impact réel de cette mesure. Par ailleurs, la destination de l'électricité produite n'est pas précisée.

D'autres mesures auraient pu être envisagées. Ainsi, une recherche de rattachement à un réseau de chaleur d'installations voisines n'est pas mise en évidence dans le dossier. Le recours à d'autres modes de transports permettraient également de réduire les émissions de GES. Si la mise en place d'infrastructures adaptées à des reports modaux est jugée impossible pour le moment par le maître d'ouvrage, une ouverture à terme reste maintenue : « *Cependant, en fonction des besoins des locataires, une réflexion pour l'usage de transport fluvial / ferré sera conduite.* » (p.124 de l'étude d'impact). Cependant, rien dans le projet ne paraît maintenir la possibilité, dans l'aménagement du site, d'un potentiel recours à la voie ferrée ou fluviale. Au contraire, l'aménagement ne paraît adapter le site qu'au transport routier, hypothéquant potentiellement la possibilité d'une conversion à d'autres modes de transport, moins émetteurs de GES.

L'autorité environnementale recommande de mieux mesurer l'impact des mesures ERC en matière d'émissions de GES et d'envisager d'autres mesures alternatives favorisant le recours à des modes de transports multi-modaux.

3.5 L'air

3.5.1 État initial

Afin d'établir l'état initial de la qualité de l'air (à partir de la page 110 de l'étude d'impact), le dossier s'appuie sur les données d'Atmo Normandie, et notamment sur son étude de 2018 relative à la zone industrielle du Havre (données portant sur la période 2009 et 2017). Cette étude conclut globalement à des polluants (PM 10 et PM 2,5, dioxyde de soufre, ozone) en baisse et/ou sous les valeurs limites.

Cela ne permet cependant pas, comme le fait l'étude d'impact, de conclure à une bonne qualité de l'air, en sous-estimant les enjeux environnementaux et sanitaires : les morts prématurées du fait de la mauvaise qualité de l'air sont estimées à 2 600 par an en Normandie¹⁶. Gonfreville-l'Orcher est d'ailleurs identifiée comme une commune sensible à la qualité de l'air, ce qui signifie que des dépassements sont mesurés. Une analyse des indicateurs de santé en matière de qualité de l'air est nécessaire afin de bien en évaluer ses incidences. Si, comme le souligne l'étude d'impact, l'industrie n'est pas la seule source de polluants atmosphérique, elle reste un secteur émetteur important, parfois très majoritaire selon les polluants (85 % du dioxyde de soufre émis dans la communauté urbaine du Havre Seine Métropole). Par ailleurs, le secteur des transports est également un émetteur très important et le projet est directement lié aux activités de transport et induit une augmentation du trafic routier.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air en prenant en compte des indicateurs de santé en la matière.

3.5.2 Incidences

Les principales émissions de polluants atmosphériques viennent du trafic routier généré par le projet (180 camions en moyenne par jour, soit 65 700 par an). Elles sont évaluées de façon assez précises dans l'étude d'impact (p. 114) sur la base du trafic attendu de véhicules légers et de poids lourds. Cependant, la comparaison avec l'ensemble de la zone d'étude (« *les émissions associées au trafic routier représenteront moins de 0,2 % des émissions atmosphériques recensées en 2018 sur la zone d'étude* ») ne paraît pas pertinente. Les émissions annuelles des poids lourds sont quantifiées (p. 8 de l'évaluation sanitaire) sur la base d'un trajet jusqu'à l'autoroute, ce qui est contestable, surtout dans une logique de

¹⁶ Profil Environnemental Air de Normandie, 30 octobre 2020, p.62

comparaison des différents moyens de transport. Enfin, cette analyse ne prend pas en compte le cumul avec les polluants atmosphériques auxquels la population est déjà exposée actuellement.

L'autorité environnementale recommande d'analyser plus finement l'impact sur la santé humaine des polluants atmosphériques générés par le projet, en prenant en compte l'état actuel de la qualité de l'air et les enjeux de santé dégagés à l'état initial.

Les autres émissions liées à l'activité du site viennent de la chaudière au gaz naturel destinée au maintien hors gel des installations : les émissions annuelles attendues sont limitées (pas de chauffage des entrepôts mais maintien hors gel uniquement, fonctionnement en période de gel).

Le risque d'incendie est également un facteur potentiel d'émissions de polluants atmosphériques du fait du stockage de matériaux combustibles. Sa prise en compte dans le dossier d'évaluation environnementale est détaillée au paragraphe 3.6 du présent avis, « *la santé humaine* ».

3.5.3 Mesure ERC

Le dossier d'étude d'impact présente quelques mesures d'évitement et de réduction. Elles sont limitées au site et ne prennent pas en compte tout le trafic routier généré par l'activité logistique du site. Dans la lignée des mesures prévues par le plan de protection de l'atmosphère de l'ex-Haute-Normandie, un encouragement des futurs salariés au recours aux transports en commun est prévu, une ligne de bus passant à proximité. Le dossier ne précise pas si les horaires sont adaptés au fonctionnement du site pour les salariés et la nature de cet encouragement n'est pas précisée. S'agissant de la chaudière, les mesures envisagées sont liées à l'application de la réglementation : hauteur réglementaire de la cheminée (19 m) assurant une bonne dispersion des fumées, et suivi des émissions une fois tous les trois ans.

La prise en compte d'autres modes de transports aurait permis de constituer des mesures d'évitement et de réduction plus efficaces. L'analyse de scénarios alternatifs devrait s'appuyer sur l'impact de ces moyens de transport en termes d'émissions de polluants atmosphériques.

L'autorité environnementale recommande de préciser la nature et les effets attendus des mesures destinées à éviter et réduire les émissions de polluants atmosphériques.

Les mesures ERC relatives au risque d'incendie sont détaillées au paragraphe 3.6 du présent avis, « *la santé humaine* ».

3.6 La santé humaine

3.6.1 L'état initial

Le projet est localisé dans la zone industrialo-portuaire du Havre, qui concentre des installations industrielles à risques. À ce titre, celle-ci dispose d'un plan de prévention des risques technologiques, repris en pages 13 et 166 de l'étude d'impact. Un risque d'effet toxique et un risque de surpression sont identifiés sur la parcelle au regard des activités industrielles voisines. Un risque en matière de transport de matières dangereuses est également identifié. Une canalisation de transport de gaz naturel/hydrocarbure est aussi présente en limite de propriété. Enfin, un centre routier est présent à 400 m du site : il comporte un hôtel et un restaurant et constitue un établissement recevant du public. Les habitations les plus proches sont à 270 m, de l'autre côté du canal de Tancarville.

3.6.2 Incidences

L'un des principaux risques des plateformes logistiques est l'incendie, pouvant générer un dégagement de fumées particulièrement toxiques compte tenu de la nature et de la diversité des matières stockées (denrées alimentaires, produits électroniques, textiles, mobiliers en bois, objets en matières plastiques, etc.) et des matériaux servant à leur conditionnement (carton, plastique). Sur le site seront également

présents des installations de gaz naturel (chaudière) et de fioul domestique (alimentation des motopompes pour l'eau contre les incendies), ainsi que des panneaux photovoltaïques et leurs installations électriques. La canalisation de transport de gaz naturel/hydrocarbure à l'extrême nord de la parcelle est également prise en compte dans le cadre d'un potentiel effet domino.

Selon l'étude du bureau d'analyse des risques et pollutions industriels (Barpi) du ministère de la transition écologique, employée dans l'étude de danger, 82 % des phénomènes dangereux recensés dans les entrepôts du même type sont des incendies. Selon le même organisme, la présence de panneaux photovoltaïques, si elle est rarement à l'origine d'un incendie, peut compliquer l'intervention des secours (accès complexes, risques électriques).

Les incidences du projet en matière de bruit sont prises en compte, notamment par le biais d'une étude acoustique. Le trafic est estimé à 180 camions par jour, selon des horaires allant de 7 h à 18 h du lundi au vendredi, voire de 5 h à 22 h pour des périodes d'activités exceptionnelles. Les sources potentielles de bruit sont décrites à l'étude d'impact (p. 143) : allées et venues des camions et engins de manutention, fonctionnement des installations annexes (chauffage, ventilation, charge, etc.). L'étude acoustique conclut de façon étayée au respect des valeurs limites réglementaires, que ce soit en limite de propriété ou pour les habitations les plus proches.

Les enjeux sanitaires du projet sont également liés à une bonne gestion des eaux (eaux usées, pluviales, etc.) afin de garantir la préservation de la qualité des masses d'eau et de la ressource en eau potable. L'analyse des incidences du projet en la matière (cf. paragraphe 3.3 du présent avis) montre que cet enjeu est traité de façon satisfaisante par le maître d'ouvrage. En revanche, l'autorité environnementale formule dans le présent avis certaines recommandations s'agissant de la pollution atmosphérique générée par ce projet et de la prise en compte des enjeux sanitaires qui sont liés (cf. paragraphe 3.5). Enfin, les enjeux sanitaires relatifs à la pollution des sols sont bien traités par le projet (cf. paragraphe 3.1).

3.6.3 Mesures ERC

Les différents événements dangereux redoutés pouvant initier un incendie sont analysés et font l'objet de mesures de prévention ou de protection. Le système de lutte contre les incendies est indépendant du réseau électrique (sur batteries vérifiées hebdomadairement). La plateforme logistique est divisée en onze cellules distinctes séparées par des cloisons résistantes au feu au moins deux heures. La stabilité générale du site est garantie au moins une heure en cas d'incendie. Selon la modélisation des études utilisées pour l'analyse des risques, le risque de propagation d'un incendie d'une cellule à une autre est négligeable (p. 71 de l'étude de danger) et permet d'écartier le risque d'incendie généralisé à l'ensemble de l'entrepôt.

La prise en compte de l'existence des panneaux photovoltaïques dans l'élaboration des mesures de prévention et de protection n'est pas abordée, alors que l'étude de danger a souligné leur caractère d'obstacle potentiel à une bonne intervention des services de secours, source d'aggravation d'un incendie.

Les impacts d'un potentiel incendie sur la qualité de l'air sont abordés : le modèle employé pour analyser le risque de pollution conclut à ce que « *aucun effet toxique lié aux fumées d'incendie n'est ainsi à redouter au niveau du sol* » (p. 72 de l'étude d'impact). Il ne comporte pas de conclusion sur un risque à distance, pour les secteurs survolés par le panache de fumée, se contentant d'estimer l'absence de point d'altitude sensible (tour d'habitation, colline habitée) avant deux kilomètres, sans démontrer que le panache est dispersé et inoffensif à cette distance.

L'autorité environnementale recommande de préciser dans quelle mesure la présence des panneaux photovoltaïques sur la toiture a été prise en compte dans l'élaboration des mesures anti-feu, afin de garantir les possibilités d'intervention potentielle des services de secours. Elle recommande également de compléter l'analyse des impacts sur la santé des populations survolées par le panache de fumée dégagé par un éventuel incendie.

Le PPRT de la zone industrialo-portuaire du Havre a bien été pris en compte dans l'élaboration du projet. Les bâtiments ne sont pas concernés par la zone à risque de surpression, ni à risque en lien avec le transport de matières dangereuses ou avec la canalisation de gaz naturel/hydrocarbure. S'agissant des risques d'effets toxiques, un local de confinement est prévu, sans être précisément décrit (localisation, capacité).

L'autorité environnementale recommande de décrire la localisation et la capacité du local de confinement afin de justifier de son adaptation aux risques d'effets (toxiques ou autres).

Du point de vue acoustique, même si aucune incidence notable n'est anticipée, le maître d'ouvrage prévoit des mesures de suivi : mesure acoustique dans les trois premiers mois puis tous les trois ans. Cette mesure est adaptée, sous réserve de correspondre à une période de fonctionnement représentative et de conduire à la réalisation des mesures correctives éventuellement nécessaires.