



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de chantier multimodal dans la zone industrialo-portuaire du Havre

n°Ae: 2011-04

Avis établi lors de la séance du 13 avril 2011 - n°d'enregistrement : 007586-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 avril 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de chantier multimodal dans la zone industrialo-portuaire du Havre.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, MM. Badré, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, MM. Barthod, Vernier.

N'a pas participé à la délibération, en application du § 2.4.1 du règlement intérieur : Mme Vestur.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet de plateforme multimodale du Grand port maritime du Havre par le préfet de Seine-Maritime, par courrier du 6 janvier 2011, parvenu complet à l'Ae le 17 janvier 2011.

L'Ae a pris en compte la réponse en date du 14 février 2011 du préfet de Seine Maritime (DDTM), consulté au titre de ses compétences en matière d'environnement.

Elle a également pris en compte la contribution de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) en date du 10 mars 2011.

Sur le rapport de MM. Michel Badré, membre de l'Ae, et Jean Plateau, chargé de mission au Commissariat Général au développement durable, l'AE a formulé l'avis suivant.

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet soumis à l'avis de l'Ae par le Grand port maritime du Havre (GPMH) porte sur l'aménagement d'une plateforme de 110 hectares, raccordée à la voie d'eau, aux voiries routières et ferroviaires, et destinée à la manutention et au regroupement des marchandises entre le port et leur prise en charge par les opérateurs de transports fluviaux ou ferroviaires. L'aménagement du site est réparti entre deux maîtres d'ouvrage : le GPMH, chargé des terrassements et de la voirie, et la société Le Havre Terminal Trimodal (LH2T), responsable des infrastructures de manutention et transport du chantier, dans le cadre d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime consentie par le GPMH.

Ce projet constitue une opération autonome par rapport aux autres projets conduits actuellement par le GPMH : aménagements de Port 2000 et des terminaux Nord et Sud, prolongement du grand Canal du Havre, modernisation des écluses de Tancarville, modernisation du réseau ferroviaire portuaire. Il s'inscrit cependant dans la même orientation d'amélioration de la compétitivité du port. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande **que le dossier soit complété par une présentation du projet stratégique du port et une appréciation de l'ensemble de ses impacts sur l'environnement.**

L'analyse de l'étude d'impact conduit l'Ae à formuler les recommandations suivantes, principalement fondées sur la richesse naturelle largement reconnue de l'estuaire de la Seine, et l'attention à apporter aux milieux estuariens en matière de protection de la biodiversité :

- **expliciter les variantes qui ont été étudiées, et les raisons qui ont conduit au parti d'aménagement retenu** pour le site ;
- **compléter l'état des lieux**, en ce qui concerne les inventaires de faune et de flore et leur méthode d'élaboration, ainsi que la caractérisation des zones humides ;
- **justifier les compensations apportées aux atteintes à la biodiversité**, en particulier quant à leur niveau quantitatif, leur garantie de pérennité, et leur caractère additionnel par rapport à des mesures de bonne gestion déjà acquises ;
- **s'appuyer sur un organisme scientifique reconnu** tel que le Muséum National d'histoire naturelle **pour apporter la preuve de l'absence d'effet significatif dommageable² sur les objectifs de conservation des deux sites Natura 2000 situés à proximité immédiate du chantier.** A défaut, l'autorité compétente pour autoriser le projet serait habilitée à appliquer la procédure prévue par le code de l'environnement³ en matière d'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000, lorsqu'il existe des effets significatifs dommageables.

L'Ae recommande par ailleurs :

- de **compléter le dossier en matière de transports de matières dangereuses, de pollutions accidentelles et de bruit ;**
- de **préciser la gestion des mouvements de matériaux issus des terrassements**, le stockage permanent des déblais excédentaires relevant de l'autorisation au titre du régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)
- de **faire figurer dans le résumé non technique une synthèse de toutes les parties qui doivent obligatoirement être traitées dans l'étude d'impact⁴.**

*

* *

2 au sens de l'article R 414-23 du code de l'environnement,

3 dans les articles R 414-23 IV et R.414-25 du code de l'environnement

4 En application de l'article R.122-3 du code de l'environnement

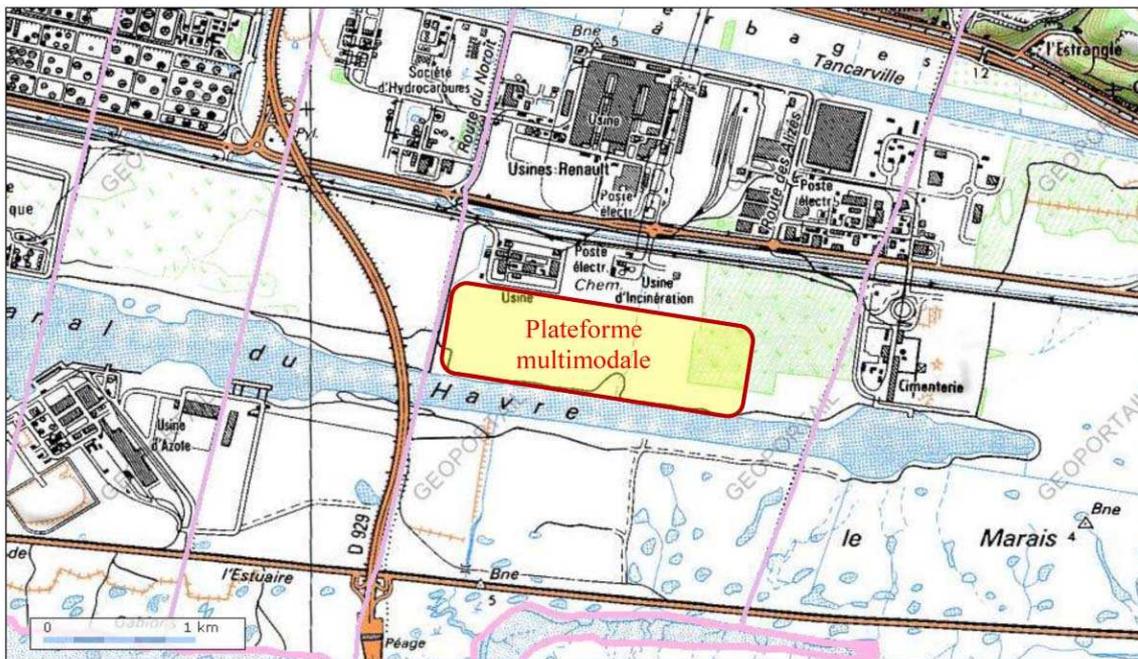
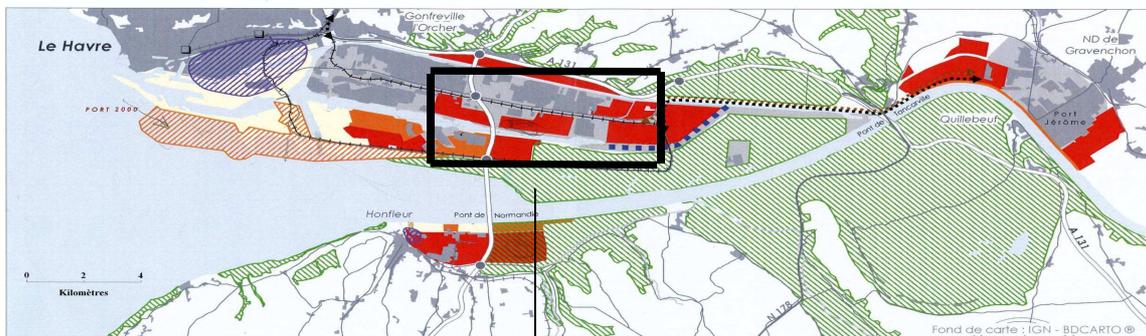
Avis détaillé

1 Présentation du projet

Le projet de chantier multimodal soumis à avis de l'Ae consiste à réaliser dans la zone portuaire du Havre une plateforme d'environ 110 ha, raccordée à la voie d'eau, aux voiries ferroviaires et routières, et équipée des dispositifs de manutention et de stockage permettant la massification⁵ des trafics ferroviaires et fluviaux en provenance du port du Havre. Il est présenté comme un élément central du développement des trafics de « Port 2000 », aménagement portuaire récent du Port du Havre, pour favoriser le développement des transports de fret par voie ferrée ou fluviale.

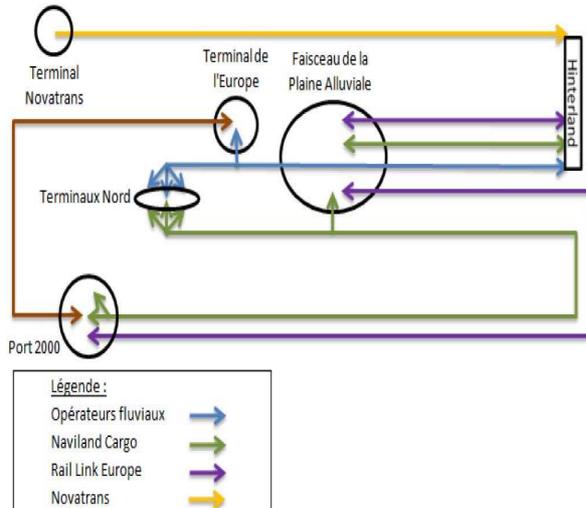
Le projet est porté par 2 maîtres d'ouvrage : le Grand port maritime du Havre (GPMH), responsable des terrassements et des accès routiers et ferroviaires, et la société Le Havre Terminal Trimodal (LH2T), responsable des infrastructures de manutention et transport du chantier, dans le cadre d'une Autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime consentie par le GPMH. Le coût total du projet est estimé à 144,8 M€, dont 25,2 M€ pour le GPMH et 119,6 M€ pour LH2T.

L'ESTUAIRE AVAL DE LA SEINE : Orientations d'aménagement et de protection

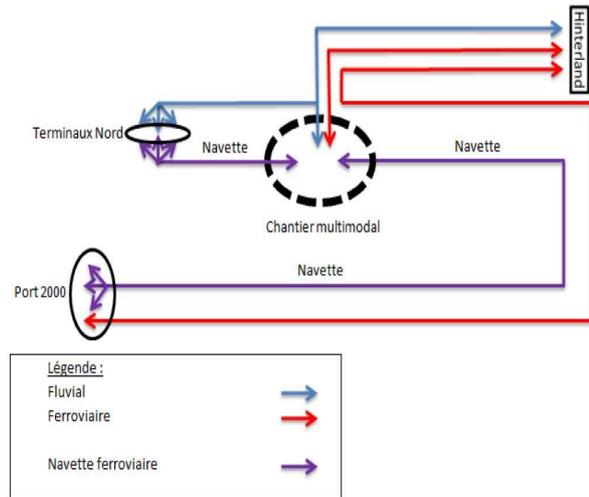


⁵ Opération permettant de constituer des convois ferroviaires ou fluviaux de volume suffisant pour améliorer la rentabilité des transports.

L'organisation actuelle de la massification des transports est assurée par chaque opérateur, sur des plateformes distinctes, selon le schéma suivant :



L'organisation future est regroupée sur une seule plateforme raccordée par navette ferroviaire à Port 2000 selon le schéma suivant :



Sans lui être directement lié, ce projet s'inscrit dans le contexte de la fermeture programmée du terminal « Novatrans », situé dans le port.

Le projet actuel est présenté comme une première phase, correspondant à une capacité de 200 000 unités de transport intermodal (UTI), une tranche ultérieure optionnelle permettant de passer à une capacité de 340 000 UTI pouvant faire l'objet d'une décision avant le 30 juin 2015. L'étude d'impact est faite, à juste titre, dans l'hypothèse de réalisation de la tranche ultérieure.

Le terrain, gagné sur l'estuaire à la suite des endiguements de la fin du 19^{ème} siècle, est actuellement à l'état de prairie et de boisement. Les travaux d'aménagement du site comprennent le défrichage et le nettoyage de la zone d'emprise, le décapage et le remblaiement des terrains à équiper, le dragage au droit du quai d'accès à la plateforme, le dépôt des terrains de déblais, la gestion des eaux de ruissellement.

2 Procédures administratives

La double maîtrise d'ouvrage, et la répartition des travaux entre le GPMH et la société LH2T, conduisent à une répartition des procédures à conduire :

- Maîtrise d'ouvrage GPMH : le défrichage relève d'une autorisation de défrichage, et les dérogations aux mesures relatives aux espèces protégées⁶ nécessitent une autorisation après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN). Une autorisation au titre de la loi sur l'eau⁷ est nécessaire pour les terrassements et l'aménagement du site, au vu notamment d'une étude d'impact⁸, et après enquête publique.
- Maîtrise d'ouvrage LH2T : l'équipement du chantier nécessite aussi une autorisation au titre de la loi sur l'eau (groupée avec la précédente), un permis de construire avec une étude de danger dans le cadre de l'autorisation d'occupation du domaine public maritime, avec étude d'impact.

Conformément à l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, l'étude d'impact relative à ces différentes procédures est unique, s'agissant d'un seul « programme » au sens de cet article, réparti entre les deux maîtres d'ouvrage.

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae par le GPMH⁹, accompagné de cette étude d'impact unique, est le dossier d'autorisation relative à la loi sur l'eau, pour les travaux relevant de la maîtrise d'ouvrage du GPMH. L'avis de l'Ae porte donc sur ce dossier.

⁶ Articles L 411-2 et R 411-8 du code de l'environnement

⁷ Articles L 214-1 et R 214-43 du code de l'environnement

⁸ Dont le contenu est défini par l'article R 122-3 du code de l'environnement

⁹ Le GPMH étant un établissement public sous tutelle de l'Etat (MEDDTL), les dossiers qu'il présente relèvent de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, en application de l'article R.122-1-1 du code de l'environnement

Parallèlement, le préfet de région sera amené à rendre en tant qu'autorité environnementale locale un avis sur le dossier présenté par LH2T, société de droit privé, au vu du dossier propre aux travaux relevant de sa responsabilité, accompagné de la même étude d'impact globale.

3 Articulation du projet avec d'autres projets ou programmes

Le GPMH et LH2T présentent un même dossier d'étude d'impact portant sur l'ensemble des éléments (plateforme, voiries d'accès, raccordements ferroviaires, quai fluvial) constituant le projet de chantier multimodal.

Cette analyse s'avère conforme à l'article R.122-3 IV du code de l'environnement qui prévoit que « *lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.* »

L'Ae relève toutefois que le projet de chantier multimodal s'inscrit dans un programme plus global du GPMH visant au développement de la capacité de trafic conteneurs et de gains de compétitivité pour cette filière. Ce programme comprend notamment, outre le chantier multimodal, les projets suivants :

- aménagements de Port 2000 et des terminaux Nord et Sud ;
- prolongement du grand Canal du Havre ;
- modernisation des écluses de Tancarville ;
- modernisation du réseau ferroviaire portuaire ;
- développement des capacités logistiques offertes par le GPMH.

Si chacun de ces projets, pris un à un, n'a pas d'impact direct sur le bon fonctionnement du chantier multimodal, la mise en œuvre de ce programme global aura un impact direct sur le fonctionnement du chantier multimodal et sur l'environnement.

L'Ae a pris connaissance du projet stratégique 2009-2013 du GPMH, élaboré conformément aux articles L.103-1 et R.103-1 du code des ports. Ce document présente notamment la politique d'aménagement et de développement durable du port et la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité. Le projet stratégique 2009-2013 du GPMH n'a pas fait l'objet d'évaluation environnementale au titre de la directive 2001/42/CE dite directive « plans et programmes » et n'a pas été soumis à concertation du public.

Considérant l'article 5.2 de cette directive qui prévoit que l'évaluation du programme peut être réalisée à « *un autre stade du processus de décision* », et constatant que dans l'étude d'impact (dernier stade d'évaluation environnementale avant la décision de réalisation du projet) cette évaluation n'a pas été menée, ***L'Ae recommande, dans un souci de bonne information du public, que le dossier soit complété par une présentation du projet stratégique du port et une appréciation de ses impacts sur l'environnement.***

4 Analyse de l'étude d'impact

4.1 Justification du projet par rapport aux variantes

Selon le dossier, le choix du site d'implantation a été fait en fonction des facilités de desserte fluviale, routière et ferroviaire, des espaces disponibles pour les transferts intermodaux et les stockages, et de l'optimisation des circulations ferroviaires autour et dans le site. Trois sites ont été éliminés en raison, principalement, d'un espace disponible insuffisant ou pour l'un d'entre eux difficile à aménager (réseau d'oléoducs). L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur cette analyse.

Le site étant choisi, il n'est pas fait état de variantes de réalisation destinées, notamment, à limiter les impacts environnementaux (limitation des terrassements, des longueurs de voirie, etc.).

L'Ae recommande, conformément à l'article R.122-3 II 3° du code de l'environnement, que le maître d'ouvrage expose les raisons qui l'ont conduit au choix du parti d'aménagement retenu, par comparaison avec les variantes qui ont été écartées.

4.2 Etat des lieux et enjeux environnementaux

L'état initial présenté dans le dossier couvre l'ensemble des thématiques de l'environnement, et est globalement d'un niveau de détail adapté au projet et aux enjeux du site.

Toutefois, les études d'état initial sur la thématique biodiversité ne semblent pas d'un niveau de détail suffisant au regard de la sensibilité de ce site (site situé dans une ZNIEFF et à proximité immédiate d'une zone Natura 2000). L'Ae relève

que :

- Le travail d'inventaire faune / flore présenté dans le dossier n'est pas suffisant pour fournir un état des lieux détaillé des espèces et milieux. Le dossier mentionne des inventaires réalisés en 2007 sans en préciser la méthodologie, complétés par des prospections complémentaires en juin et juillet 2010. **Compte tenu des enjeux du site, l'Ae estime qu'il est nécessaire que les relevés faune/flore soient réalisés sur une année entière pour prendre en compte tous les cycles biologiques des espèces et que les relevés soient aussi exhaustifs que possible. L'Ae recommande que les inventaires soient éventuellement complétés au regard de cette observation, et que leur méthodologie soit présentée de façon détaillée dans le dossier.**
- L'inventaire des zones humides s'est basé sur le seul critère de la végétation. **D'autres secteurs humides peuvent exister sur l'aire d'étude et méritent d'être recensés**, l'une des orientations du défi 6 du SDAGE imposant la compensation des zones humides détruites ou dégradées.
- Les études présentées fournissent peu d'éléments sur les fonctionnalités écologiques du site, pourtant primordiales pour la bonne compréhension du fonctionnement des zones Natura 2000 à proximité. **L'Ae recommande de compléter l'analyse sur les fonctionnalités écologiques du site.** L'Ae observe par ailleurs que la taille de l'aire d'étude, son effet de masse, et son rôle de corridor ne sont que peu pris en compte, alors qu'ils jouent un rôle primordial pour l'avifaune sédentaire et migratrice et les insectes.
- La hiérarchisation des enjeux liés à la biodiversité (p. 102 du dossier) apparaît contestable. **L'Ae estime que, compte tenu des orientations du SDAGE, une zone humide devrait être considérée comme un enjeu fort ; Il en est de même de toute espèce protégée potentiellement impactée. Par ailleurs, l'absence de protection réglementaire ne saurait signifier que l'enjeu n'est pas fort.**

Au regard de l'état initial présenté, trois enjeux particuliers liés au site ont retenu l'attention de l'Ae :

- une biodiversité remarquable particulièrement riche, avec de nombreuses zones humides ;
- la présence à proximité d'installations industrielles classées ICPE ;
- l'existence de sols pollués.

L'Ae observe que ces trois caractéristiques du site sont potentiellement fortement affectées par le projet puisque :

- le site sera largement artificialisé,
- le site générera des transports et des dépôts de matière dangereuse, avec des risques en cas d'accidents d'effets « dominos » avec les installations à proximité,
- l'aménagement implique de nombreux terrassements.

4.3 Impacts du projet et mesures

Biodiversité (hors Natura 2000) :

L'étude d'impact qualifie les impacts sur la biodiversité de « négligeables », « mineurs », « modérés » ou « majeurs ». En l'absence d'état initial solide et du raisonnement ayant conduit à apprécier les impacts, il est difficile pour l'Ae de se prononcer sur la pertinence des qualifications retenues.

Certains impacts semblent toutefois avoir été minorés, notamment les destructions d'habitats d'espèces figurant à l'annexe 1 de la directive oiseaux et les destructions de stations d'espèces protégées (amphibiens, insectes) quand bien même d'autres stations existent à proximité du site. **L'Ae estime que ces impacts mériteraient d'être considérés comme « majeurs » dans le dossier, et qu'ils justifient des mesures compensatoires.**

Des mesures d'évitement, de réduction, et surtout de compensations sont présentées par le maître d'ouvrage au titre de ses impacts sur l'environnement.

L'Ae n'a pas d'observation majeure à formuler sur les mesures d'évitement et réduction envisagées. L'Ae constate la difficulté de mettre en œuvre des mesures d'évitement une fois le site retenu. Toutefois la position du quai fluvial a été déterminée sur la base d'un évitement des impacts sur la biodiversité. Les périodes de chantier seront par ailleurs adaptées au contexte écologique local, c'est-à-dire réalisation des travaux de terrassement en dehors de la période d'avril à juillet (mesure M4). Le plan de gestion de la réserve naturelle, à proximité immédiate du projet prévoit, des périodes de travaux en dehors de la période du 15 mars au 1^{er} septembre. **L'Ae recommande que la période de**

travaux soit alignée sur les règles de gestion de la réserve naturelle.

De nombreuses mesures de compensations sont proposées dans le dossier. **L'Ae recommande de justifier :**

- **le volume de compensation retenu.** Pour ce qui concerne les mesures compensatoires liées au défrichement d'une zone boisée, le code forestier prévoit un taux de compensation compris entre 200% et 500%, soit pratiquement au moins 40 ha de compensation pour 19 ha de zones boisées définitivement détruites. Si le maître d'ouvrage envisage bien 40 ha de compensation, 38 ha correspondent à des mesures de restaurations et de réhabilitation. Pour ce qui concerne les zones humides, le SDAGE prévoit que toute destruction de zones humides doit être compensée par la création d'une zone humide équivalente sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, d'une surface au moins égale à la surface dégradée. Le dossier ne permet pas d'identifier clairement le volume de compensation proposé par les mesures 21, 22 et 23 ;
- **la validité des compensations retenues au sens de la notion d'équivalence écologique.** Peu d'éléments sont fournis dans le dossier pour juger de cet aspect. L'Ae observe que pour ce qui concerne la compensation des zones humides, la compensation retenue n'est pas prévue sur une surface d'un seul tenant. Pour ce qui concerne la restauration et la gestion de 30 mares en réserve naturelle (Mesure M21), l'Ae constate que l'ensemble des mares sont situées à l'ouest du site ; les amphibiens situés à l'est du site pourraient potentiellement se trouver en péril ;
- **la durée retenue pour la gestion des mesures compensatoires.** Des engagements précis en termes de calendrier de mise en œuvre et de durée de gestion devraient, pour l'Ae, accompagner systématiquement les mesures proposées. Par ailleurs, l'Ae estime que les mesures proposées devraient correspondre à des engagements sur une durée équivalente à la durée de vie du projet, a minima à la durée de l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime accordée par le GPMH à LH2T ;
- **l'additionnalité des compensations envisagées par rapport aux mesures de gestion existantes sur certains espaces.** Certaines mesures sont proposées à l'intérieur de la réserve naturelle située à proximité (M21, M22). L'Ae s'interroge sur le caractère additionnel des mesures proposées au regard du plan de gestion de la réserve naturelle. En effet, une mesure compensatoire ne peut être proposée par substitution aux politiques de gestion déjà prévues par le plan de gestion de la réserve, quand bien même elles ne seraient pas effectivement mises en oeuvre.

Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000:

Le projet est implanté à proximité (moins de 500m) de deux sites Natura 2000¹⁰. Le 1^{er} abrite une zone humide de plus de 10 000 hectares d'importance internationale, et le 2^{ème} a été désigné en raison de sa richesse exceptionnelle en espèces d'oiseaux nicheurs, de sa situation, et de la richesse et de la diversité des milieux. Conformément au code de l'environnement¹¹, le maître d'ouvrage est tenu de produire une évaluation des incidences de son projet sur l'état de conservation des habitats et espèces ayant conduit à la désignation de ces sites.

Après une analyse détaillée¹² par types d'habitats et d'espèces, et une classification des incidences en 4 catégories (nulle ou négligeable, mineure, modérée ou majeure) le maître d'ouvrage conclut :

- à l'absence d'incidences directes ou indirectes sur les habitats concernés (la plateforme étant à l'extérieur des deux sites, et sans lien fonctionnel direct avec eux),
- à des incidences « nulles ou mineures » pour la flore, les insectes, les batraciens et les chiroptères,
- à des incidences « mineures » pour les espèces d'oiseaux inventoriées dans la zone de protection spéciale (ZPS) mais non inventoriées sur la zone ou inventoriées mais ayant des zones de prospection larges,
- à des incidences « modérées » pour les espèces d'oiseaux inventoriées non nicheuses à zone de prospection peu étendues (passereaux), ou nicheuses (Gorgebleue à miroir blanc, ou Martin pêcheur) susceptibles de nidifier dans la zone de projet. Ces incidences sont considérées comme modérées et non majeures sous réserve de la réalisation de mesures de réduction des impacts négatifs : aménagement d'une berge pour la nidification du Martin pêcheur, et reconstitution d'une roselière¹³.

Le maître d'ouvrage déduit de cette analyse¹⁴ que le projet « n'est pas de nature à affecter de façon notable les deux sites Natura 2000 concernés ». L'Ae émet des doutes sur cette conclusion. En effet, au sens de l'article R. 414-23 du

10 ZSC Natura 2000 FR 2300121 « Estuaire de la Seine » et ZPS FR 2310044 « Estuaire et Marais de la Basse Seine »

11 Art L 414-4 et R 414-19 et suivants

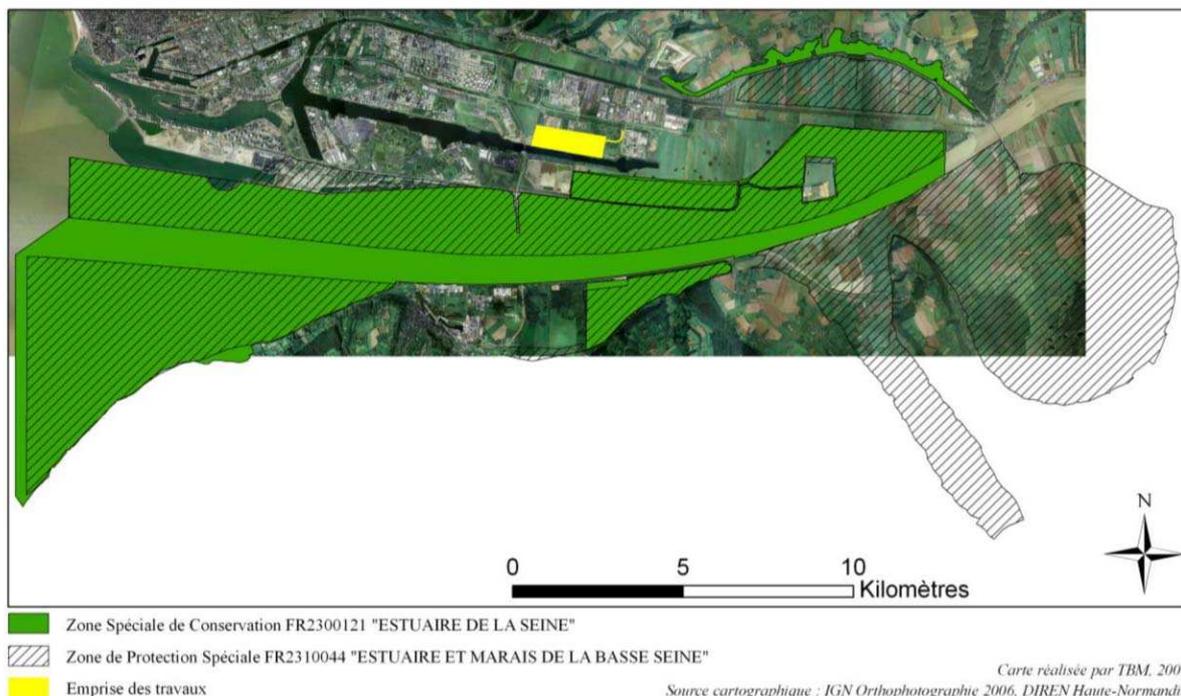
12 Étude d'impact, § 2.4, p 167 à 178

13 Étude d'impact, § 4.2, p 231 à 235

14 Étude d'impact, § 2.4, p 178 dernier alinéa

code de l'environnement, seule l'absence « d'effets significatifs dommageables » (après les mesures de réduction décrites) peut dispenser le maître d'ouvrage d'une procédure spécifique¹⁵ : démonstration qu'il n'existe pas d'autre solution que celle retenue, présentation des raisons d'intérêt public majeur justifiant le projet, description des mesures compensatoires « efficaces et proportionnées », information (ou dans certaines hypothèses particulières, accord préalable) de la Commission européenne.

Au vu de la sensibilité particulière de l'ensemble de l'estuaire de la Seine au regard des enjeux environnementaux, l'Ae estime en effet que les impacts du projet sur les espèces d'oiseaux concernés (Martin pêcheur et Gorgebleue à miroir blanc), sans être majeurs, n'en sont pas moins réels. L'Ae constate que, dans son état actuel, l'étude d'impact n'a pu établir qu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence d'effets préjudiciables pour l'intégrité de ce site, comme le veut la jurisprudence communautaire. Compte tenu de l'importance de la question dans ce secteur géographique, ***l'Ae recommande que le maître d'ouvrage s'appuie sur un organisme scientifique reconnu au niveau national, tel que le Muséum national d'histoire naturelle, pour apporter la preuve de l'absence d'effet significatif dommageable sur les objectifs de conservation des sites. A défaut de cette preuve, l'autorité administrative serait habilitée à demander l'application de la procédure décrite dans les articles R 414-23 IV et R.414-25 du code de l'environnement .***



Stockage de sédiments

Le projet de chantier multimodal génèrera plus d'1 million de m³ de mouvements de terres et sédiments. Compte tenu de l'état initial des sols¹⁶, les travaux génèreront des mouvements de terres et sédiments pollués, sans que leur volume total, leur nature (déchets dangereux ou non dangereux au sens de la réglementation) et la destination de ceux-ci soient précisément détaillés dans le dossier. L'Ae comprend que les travaux génèreront un volume excédentaire de 380 000 m³ de matériaux¹⁷, bien que le dossier ne soit pas totalement explicite sur ce point. Ces excédents constituent des déchets au sens de la réglementation.

Le maître d'ouvrage fait le choix de stocker de façon définitive ces excédents sur le site, dans la zone ouest et au sud du faisceau de réception des trains. Ces dépôts seront réalisés conformément aux recommandations du bureau d'étude BURGEAP¹⁸. L'Ae observe que la solution retenue (stockage des matériaux sur site) est de nature à minimiser les déplacements de matériaux, et donc certains impacts des travaux sur l'environnement.

L'Ae recommande que le dossier présente de façon plus précise la gestion des mouvements de terres et

15 Articles R 414-23 et 24 du code de l'environnement

16 Étude d'impact, § 1.1.5, p 53 à 56

17 Étude d'impact, § 2.2.1.1, p 137 à 139

18 Étude d'impact, § 2.7.6.1.3, p 1196 à 197

sédiments. L'Ae observe par ailleurs que le stockage des excédents de matériaux (déchets au sens de la réglementation) sur le site est soumis à des prescriptions techniques et relève du régime d'autorisation de la réglementation ICPE conformément au décret du 13 avril 2010 n°2010-369 modifiant la nomenclature des installations classées (rubrique 2760). Les prescriptions techniques prises en compte et cette procédure, soumise à enquête publique, devraient être mentionnées dans le dossier.

Transport de matières dangereuses

Le projet de chantier multimodal générera des flux de marchandises dangereuses. Conformément à la réglementation, le projet fera l'objet d'une étude de danger (Article 551-2 du code de l'environnement) exigible 6 mois avant les travaux.

Sans exiger cette étude de danger à ce stade de l'étude, **l'Ae recommande que le dossier soit complété par un chapitre relatif au transport et au dépôt de matières dangereuses sur le site, présentant les mesures génériques associées à la gestion d'un tel projet et les impacts potentiels d'un accident sur le site.**

Pollutions accidentelles

Le dossier présenté prend en compte la possibilité d'une pollution accidentelle liée à la perte de confinement d'un contenant. **L'Ae estime que le dossier devrait présenter le scénario retenu pour le dimensionnement de la rétention associée.**

Bruit

L'étude ne présente pas l'impact de la pollution sonore du site vis-à-vis de son environnement et se limite à indiquer que celle-ci est « compatible avec son environnement ». **L'analyse devrait, pour l'Ae, être étayée par des éléments quantitatifs de la pollution sonore émise par un tel aménagement.**

Coûts collectifs

Le dossier comprend, conformément à la réglementation, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits¹⁹ (p 268). Cette analyse présente uniquement la diminution des rejets annuels de CO2 grâce au transfert multimodal. **Bien que les méthodologies existantes soient difficilement applicables à un projet de plateforme multimodale, l'Ae recommande que l'analyse soit complétée par des éléments, au moins qualitatifs, sur l'ensemble des thématiques généralement traitées dans une telle analyse.**

4.4 Résumé non technique

Le résumé non technique se lit facilement. **L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par un résumé de toutes les parties obligatoires prévues par l'article R.122-3 du code de l'environnement.**

¹⁹ Étude d'impact, § 6, p 268 à 269