



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 d'aménagement d'un pôle logistique à Grand- Couronne (Seine Maritime)

n°Ae: 2012 - 17

Avis établi lors de la séance du 23 mai 2012 - n° d'enregistrement : 008263-01

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 23 mai 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier d'aménagement d'un « pôle logistique » à Grand-Couronne (Seine Maritime), dossier d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau », présenté par le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Schmit, Ullmann, Vernier

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 absentes ou excusées : Mmes Rauzy, Vestur

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur ce dossier par courrier du préfet de Seine maritime en date du 07 mars 2012, elle en a accusé réception le 12 mars 2012. Par courrier en date du 13 mars 2012, l'Ae a consulté le préfet de Seine maritime, préfet de Haute-Normandie, au titre de ses compétences en matière d'environnement. Par courrier en date du 16 mars 2012, l'Ae a consulté le ministère chargé de la santé, et le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Elle a pris en compte l'avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Haute-Normandie en date du 14 mai 2012.

Sur le rapport de Mme Mauricette Steinfeld et de M. Alain Féménias, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, 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'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet présenté par l'établissement public Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) porte sur un projet d'aménagement de la plate-forme d'un pôle logistique appelé « Rouen Val de Seine Logistique Amont » ou « RVSL Amont », situé sur des terrains en bord de Seine (rive gauche), sur la commune de Grand-Couronne (site du « Bon Marais »).

Les enjeux environnementaux principaux sont l'exposition aux risques d'accidents technologiques liés aux installations voisines, les risques inhérents aux sols pollués du site, et la préservation des fonctionnalités hydrauliques et écologiques des zones humides en place.

L'étude d'impact valant document d'incidences au titre de la « loi sur l'eau » est claire mais comporte quelques faiblesses (notamment sur la prévention des risques, les sols pollués et la qualité de l'air). Les impacts du projet sont correctement analysés, mais il manque un élément majeur au dossier présentant une approche globale des impacts cumulés des différents projets envisagés dans le cadre du projet stratégique 2009-2013 du GPMR.

L'Ae note que le projet s'accompagne d'une démarche de création de corridors écologiques par le Port de Rouen et recommande d'en assurer le suivi et d'en publier un bilan régulier.

Outre quelques suggestions d'amélioration de la forme du dossier, l'Ae a été amenée à recommander :

- de préciser, en regard des enjeux pour la santé et l'environnement, les mesures proposées et les modalités d'information du public au titre du suivi de ces mesures,
- de resituer le projet dans le plan de développement stratégique d'ensemble du GPMR et de présenter les variantes offertes par les ressources foncières mobilisables par le GPMR.
- de compléter l'étude d'impact pour un certain nombre d'aspects (qualité de l'air, bruit, risques liés aux champs magnétiques et électriques, exposition aux risques technologiques, sols pollués, continuités écologiques des zones humides et leur pérennité, évaluation des incidences Natura 2000 justifiant l'absence d'impact du projet sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation du site des « Boucles de la Seine »).
- d'imposer aux entreprises un cahier des charges rigoureux en matière de gestion environnementale des déchets et des nuisances pour le voisinage.

L'Ae recommande par ailleurs au maître d'ouvrage de proposer des mesures visant à maintenir la fonctionnalité écologique des zones humides, les continuités avec la forêt voisine de la Londe-Rouvray, et de remédier à l'absence de mesure compensatoire pour la destruction de l'habitat de la chouette hulotte.

L'Ae a par ailleurs formulé dans l'avis détaillé ci-joint d'autres recommandations plus ponctuelles.

Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

Le projet présenté par l'établissement public du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) porte sur l'aménagement d'un pôle logistique² appelé « Rouen Val de Seine Logistique Amont » ou « RVSL Amont », situé sur des terrains en bord de Seine (rive gauche) en amont d'une plate-forme logistique existante et d'un terminal pour conteneurs, sur la commune de Grand-Couronne (site du « Bon Marais »).

1.1 Le projet et ses finalités :

Les travaux mentionnés consistent, sur un terrain ayant déjà reçu d'importants remblais, en l'aménagement de voies de desserte (embranchement ferroviaire, desserte routière avec aménagement de ronds-points d'accès, et voie dédiée au « brouettage »³ des conteneurs), le creusement d'un fossé de rétention des eaux pluviales, et la viabilisation complète d'une plate-forme d'activités logistiques sous maîtrise d'ouvrage du GPMR. Les aménagements liés aux implantations des opérateurs⁴ amenés à s'installer sur cette zone ne font pas partie du dossier présenté.

Les aménagements ultérieurs du pôle se feront sous une maîtrise d'ouvrage différente mais ils semblent faire partie d'un même programme de travaux ce qui justifierait une évaluation de l'ensemble des impacts.

La voie de desserte qui sera aménagée dans le cadre du projet permettra également de détourner le trafic actuel lié aux installations voisines (station d'épuration, ZAC et industries en place) vers le boulevard maritime existant en bord de Seine, pour pouvoir interdire la circulation des poids lourds qui se fait actuellement dans l'agglomération de Grand-Couronne.

Sur un total de 29 ha dans l'emprise foncière du GPMR, 27,5 ha seront aménagés, dont 22 ha en zone clôturée affectée aux installations des opérateurs qui seront accueillis pour des activités de groupage ou dégroupage par conteneurs (entrepôts, bureaux, zones d'évolution des poids lourds, de stationnement et d'espaces verts). La zone logistique sera aménagée en quatre lots possédant chacun une entrée distincte, avec un acheminement des réseaux en bordure de lot.

Le montant des travaux est estimé à 9 millions d'euros HT et les aménagements ont vocation à être opérationnels en 2013-2014.

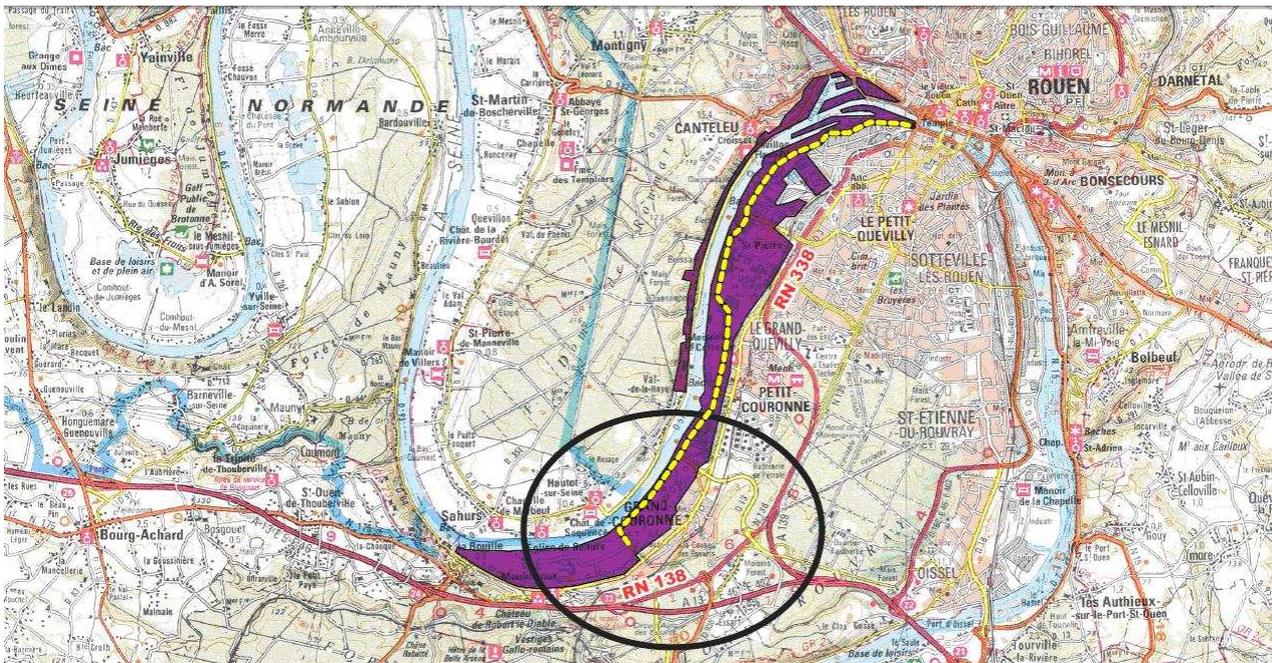
1.2 Le contexte dans lequel s'insère le projet

Le port de Rouen souhaite déployer son activité logistique au sein de ses installations en aval de Rouen dans le cadre d'une stratégie « axe Seine » construite avec les ports de Paris et du Havre, laquelle consiste à développer l'accueil et le traitement des marchandises conditionnées en conteneurs à destination de l'Ile-de-France et actuellement traitées principalement par les ports de la mer du Nord, puis acheminées par voie routière sur Paris et sa région. L'intermodalité permise par l'accès actuel aux modes de transport fluvial et ferroviaire est l'atout principal de cette stratégie d'entrée maritime des marchandises.

2 Un Pôle logistique est une plate forme accueillant des entreprises traitant soit des marchandises débarquées dans des conteneurs pour les reconditionner en vue d'une redistribution éclatée sur le territoire (dégroupage) soit des marchandises collectées en vue de leur expédition en conteneurs (groupage).

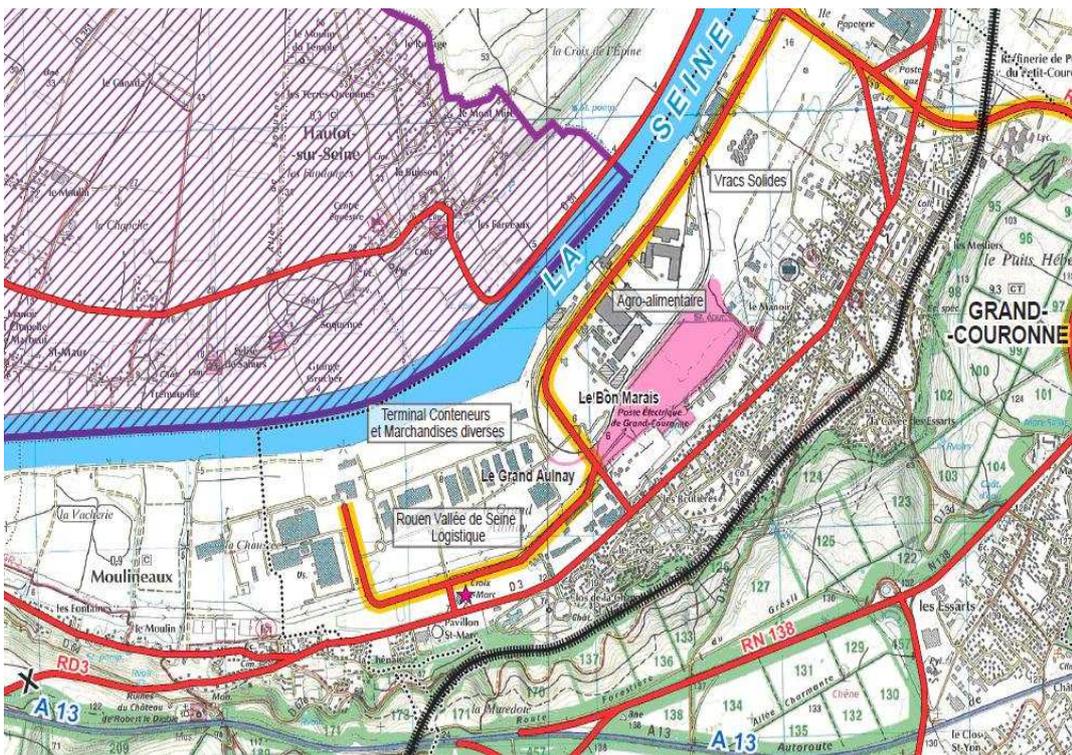
3 Le « brouettage » consiste à déplacer les conteneurs avec des véhicules spécifiques de manutention, évoluant en zone portuaire, non immatriculés et empruntant des voies de circulation qui leur sont réservées.

4 Construction des entrepôts et bureaux (dont les fondations et la gestion des sols pollués issus de ces affouillements), voies internes de circulation à partir des 4 entrées aménagées, parkings, gestion des eaux pluviales et des eaux usées jusqu'au points de raccordement prévus...etc.



(Localisation de la zone portuaire de Grand-Couronne)

Le site « RVSL Amont » fait partie des installations « industrialo-portuaires » de Grand-Couronne en aval de Rouen, il est mitoyen d'un terminal pour conteneurs et il est déjà desservi par une voie ferroviaire.



(L'emprise du projet « RVSL Amont » est figurée en rose)

2 Les procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact réalisée en application des articles L.122-1 et R.122-4 à R.122-8 du code de l'environnement. Il donne lieu à enquête publique régie par les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement (dite « enquête Bouchardeau »).

La demande d'autorisation porte sur les effets des travaux sur la ressource en eau et les milieux aquatiques en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, relatifs à la protection de l'eau et des zones humides : l'étude d'impact présentée vaut ici document d'incidences.

La présente étude d'impact sera communiquée par le GPMR aux opérateurs s'installant dans la zone aménagée, au titre notamment des éventuels dossiers d'autorisation qu'ils pourraient être amenés à déposer.

Une demande d'informations complémentaires sur divers aspects (eaux pluviales, remblais, corridors écologiques, espèces protégées) formulée par la DDTM⁵ de Seine Maritime le 30 août 2011 a fait l'objet d'un dossier complémentaire de réponse de la part du maître d'ouvrage. Ce complément de dossier doit être intégré dans l'étude d'impact qui sera mise à la disposition du public.

Le site à aménager est en zone « 1AUy » du plan local d'urbanisme de la commune de Grand-Couronne (révisé une première fois le 20 septembre 2007), c'est-à-dire en zone destinée à être ouverte à l'urbanisation et à recevoir des activités logistiques et industrialo-portuaires, dans un contexte de développement défini par la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine de 2006.

Le site est en dehors du périmètre du « parc naturel régional (PNR) des boucles de la Seine normande » dont la bordure est se situe en face, sur la rive droite, sur la commune d'Hautot-sur-Seine.

Une évaluation d'incidences Natura 2000 en application des articles L.414-1 et suivants du code de l'environnement n'est pas présente dans le dossier, alors que des sites sont identifiés à proximité (notamment le site d'intérêt communautaire des Boucles de la Seine aval).

L'Ae rappelle que l'obligation de réaliser une évaluation des incidences Natura 2000 s'impose formellement pour tous les projets soumis à étude d'impact (article R.414-19 du code de l'environnement) : le maître d'ouvrage doit donc fournir une argumentation justifiant l'absence d'impact du projet sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation du site.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire général sur la présentation

L'étude d'impact qui porte sur l'ensemble des opérations d'aménagement du site (terrassement et viabilisation de la plate-forme logistique, et voie de desserte portuaire) est claire et abondamment illustrée malgré des faiblesses qui sont commentées ci après. D'une manière générale, les explications données sur les différentes réglementations, les termes techniques ou les impacts sur l'environnement et la santé sont claires. Un effort de synthèse des multiples enjeux et sensibilités environnementales est également observé (p105).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter un tableau synthétique mettant au regard des enjeux pour l'environnement ou la santé, les solutions ou mesures proposées. L'Ae recommande aussi de compléter le dossier en précisant les modalités d'information du public au titre du suivi des mesures de réduction et de compensation des impacts sur l'environnement et des mesures d'accompagnement correspondantes.

Sur un plan formel, les illustrations et cartes insérées dans le texte n'ont pas toutes un titre, ou une légende suffisante ; par ailleurs, elles ne sont pas toutes orientées de la même manière ce qui en rend la compréhension malaisée (p 35, 75, 142...). Il manque en outre une carte d'ensemble indiquant les limites communales, les terrains appartenant au GPMR et récapitulant les contraintes physiques et les enjeux environnementaux.

5 DDTM : direction départementale des territoires et de la mer

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, pour une bonne information du public, d'ajouter une carte d'ensemble et de compléter les cartes et graphiques avec un repérage précis, et des légendes cohérentes au regard des éléments décrits dans l'étude d'impact.

3.2 Etat des lieux du site

La présentation des études historiques et des sondages géologiques montre que le site est composé de terrains alluvionnaires remblayés à plusieurs reprises et notamment par les dépôts de dragages de 1929 et 2006. Il est traversé par deux lignes électriques aériennes à haute et très haute tension (HT et THT) et situé à proximité immédiate d'un poste de transformation électrique d'où partent sept lignes électriques. La grande majorité des surfaces du projet est composée de friches herbacées à faible valeur patrimoniale. Le site comporte deux zones humides temporaires (dépressions topographiques) et un petit boisement. A proximité, le « fossé Blondel » sera aménagé pour servir d'ilôt de biodiversité. Deux autres zones humides, le marais d'Aulnay et le pré de Tournecul, sont signalées en aval.

3.3 Le projet, justification et variantes

Le projet est présenté dans le contexte du projet stratégique 2009-2013 de développement des activités des ports maritimes du Havre, de Rouen et du port autonome de Paris, et de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine de 2006, qui identifient comme prioritaires la création de terminaux à conteneurs et leur desserte multimodale⁶.

La charte « Ville – Port » de 1992 signée entre le GPMR et Grand-Couronne (l'étude d'impact en cite un extrait p.71) définit les conditions de protection de l'environnement pour tout projet du GPMR sur la commune. Pour une bonne information du public cette charte mériterait de figurer en totalité dans les pièces jointes au dossier.

Le choix du site de Grand-Couronne (zone industrialo-portuaire existante) et les partis pris d'aménagement (connections ferroviaire, « brouettage » à partir du terminal conteneur voisin) sont décrits. Cependant aucun autre scénario d'aménagement n'est évoqué, ni *a fortiori* étudié, afin de démontrer en quoi le parti d'aménagement retenu garantit un impact environnemental minimal : d'autres emplacements du domaine foncier du GPMR, ou d'autres parcelles en friches à proximité de la zone retenue auraient pu être décrits et faire l'objet d'une analyse comparative de leurs impacts, ou d'un renvoi à un document présentant l'ensemble des aménagements des ressources foncières dont dispose le GPMR.

Sur ce dernier point, l'Ae recommande de resituer le projet dans l'ensemble du patrimoine géré par le GPMR et des projets qui peuvent mobiliser ses ressources foncières (par exemple le site « RVSL aval »).

L'Ae recommande par ailleurs de présenter une approche globale des impacts cumulés des différents travaux envisagés dans le cadre du projet stratégique 2009-2013 du GPMR.

Le dossier évoque, p.145, un « effort d'humanisation des sites (offre de bureaux, crèche, restauration, etc.) » ainsi qu'une « approche éco-logistique » mais sans plus de précisions (par exemple, un éventuel prolongement de la desserte du site en transports collectifs n'est pas évoqué).

3.4 Les impacts permanents

Les zones humides et la biodiversité

Dans un contexte très artificialisé, entre les installations industrialo-portuaires (notamment l'usine SAIPOL⁷, les silos de SENALIA et le terminal de conteneurs), une zone d'activités et une zone pavillonnaire d'habitations, le site, traversé par deux lignes électriques à HT et THT, est dégradé et pollué.

⁶ le fer et le fluvial en complément des nœuds autoroutiers présents

⁷ SAIPOL : usine de trituration de graines, de raffinage d'huiles végétales et de production de diester (mot formé par la contraction de diesel et ester, marque déposée par SOFIPROTEOL, désignant un biocarburant obtenu à partir d'huile végétale ou animale).

Le site abrite néanmoins de nombreuses espèces animales et végétales dont les habitats naturels ont fait l'objet de prospections de terrain, les 11 et 12 août 2009 puis entre juin et septembre 2010, avec au moins une visite par mois. L'Ae note qu'aucun inventaire n'a été réalisé au printemps, en particulier sur le fossé Blondel, destiné à accueillir un noyau de biodiversité.

Le terrain de la future plate-forme logistique est composé pour 16ha de friches herbacées à faible valeur écologique, pour 0,2ha d'un petit boisement et pour 8,5 ha de zones humides sur deux habitats distincts : 7,3 ha de friche humide dans la partie centrale et environ 1,2 ha de fossés et pièces d'eau stagnantes le long des plantations de peupliers.

Les zones humides sont propices à la reproduction de plusieurs espèces d'oiseaux patrimoniaux protégés dont le Bruant des roseaux, *Emberiza schoeniclus*, la Rousselotte verderolle, *Acrocephalus palustris*, et la Locustelle tachetée, *Locustella naevia*. Le petit boisement abrite une orchidée, *Epicactis helleborine*, qui n'est plus considérée par la DREAL comme patrimoniale et un rapace nocturne, la Chouette hulotte, *Strix haluco*. Les inventaires ont identifié aussi des Lézards des murailles, *Podarcis muralis*, espèce protégée. Une recherche spécifique de chiroptères a été menée qui a fait ressortir deux secteurs de transit et de chasse préférentiels à l'est et au sud du site. Deux journées d'observations (25 juin et 13 septembre 2010) ont permis de répertorier les différentes espèces d'invertébrés. Un bilan des espèces protégées serait le bienvenu en synthèse. Il est par ailleurs noté la présence de plusieurs espèces exotiques envahissantes.

Depuis la Ville de Grand-Couronne vers SENALIA et la Seine



La réalisation du pôle logistique conduira à la destruction de tous ces habitats. Seuls subsisteront les milieux naturels voisins, notamment le fossé Blondel situé à l'ouest.

Le projet prévoit des mesures compensatoires en termes de reconstitution de zones humides et de fonctionnalités biologiques. Le GPMR prévoit de les intégrer dans le cadre d'un réaménagement global, le site « RVSL Amont » permettant la création d'une trame comportant des noyaux de biodiversité reliés par des corridors écologiques le long d'une piste cyclable existante. La mise en place de ces corridors écologiques au sein de la zone portuaire Grand-Couronne-Moulineaux vise à favoriser la circulation des espèces entre les différents sites écologiques restaurés par le GPMR.

Le projet indique deux connexions avec la forêt de la Londe-Rouvray (p53) mais sans aucune mesure pour les préserver.

L'Ae note que conformément à la prescription du SDAGE, la destruction des 8,5 ha de zones humides sera compensée par la mise en valeur de 17,5 ha en continuité écologique, dont 15,4 ha de zones humides (création de 1,3 ha de nouvelles zones humides et de 12,1 ha d'aménagements hydro-écologiques) sous forme de corridors, de mares et dépressions humides reliant le marais Blondel au marais de l'Aulnay et au Pré de Tournecul. Ces mesures de génie écologique et de génie végétal sont présentées sommairement, mais il est écrit qu'elles tireront profit des enseignements du suivi d'une première opération de restauration réalisée par le GPMR sur le marais de l'Aulnay. Seront établis un plan de gestion et un suivi biologique et écologique chaque année pendant les 5 premières années, puis tous les 3 à 5 ans.

L'Ae recommande que la fonctionnalité des continuités écologiques de zones humides proposées soit décrite (expliquer comment éviter que le noyau Blondel encerclé par des voiries routières et ferroviaires ne devienne un puits de biodiversité, décrire les réalisations qui permettront le franchissement de voies très circulées, justifier d'un dimensionnement adapté des corridors entre le noyau de biodiversité Blondel et celui des Molineaux, d'une part, et au regard du voisinage de la piste cyclable, d'autre part) et que leur pérennité soit assurée.

L'Ae recommande par ailleurs au maître d'ouvrage de proposer des mesures visant à maintenir la fonctionnalité écologique de ces zones humides et la liaison avec la forêt voisine de la Londe-Rouvray.

L'Ae recommande que les bilans écologiques conduits sur les terrains proposés à titre de « mesure d'accompagnement » soient rendus régulièrement accessibles au public.

Espèces protégées

Des dossiers de demande de dérogation devront être présentés pour les espèces protégées dont les individus seraient détruits ou dont les habitats seraient significativement impactés ; les mesures de compensation correspondantes ne sont pas indiquées dans le dossier.

Le GPMR prévoit la réalisation de murets, de gabions et de pierriers sur les accotements routiers, favorables au lézard des murailles, *Podarcis muralis*, et envisage de déplacer les orchidées, *Epicactis helleborine*, qui se trouvent dans le petit boisement (« transplantation des pieds repérés dans une station existante là où il y a correspondance biotique pour l'espèce »). Toutefois, le dossier ne présente aucune mesure compensatoire pour la destruction de l'habitat de la chouette hulotte, ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'y remédier.***

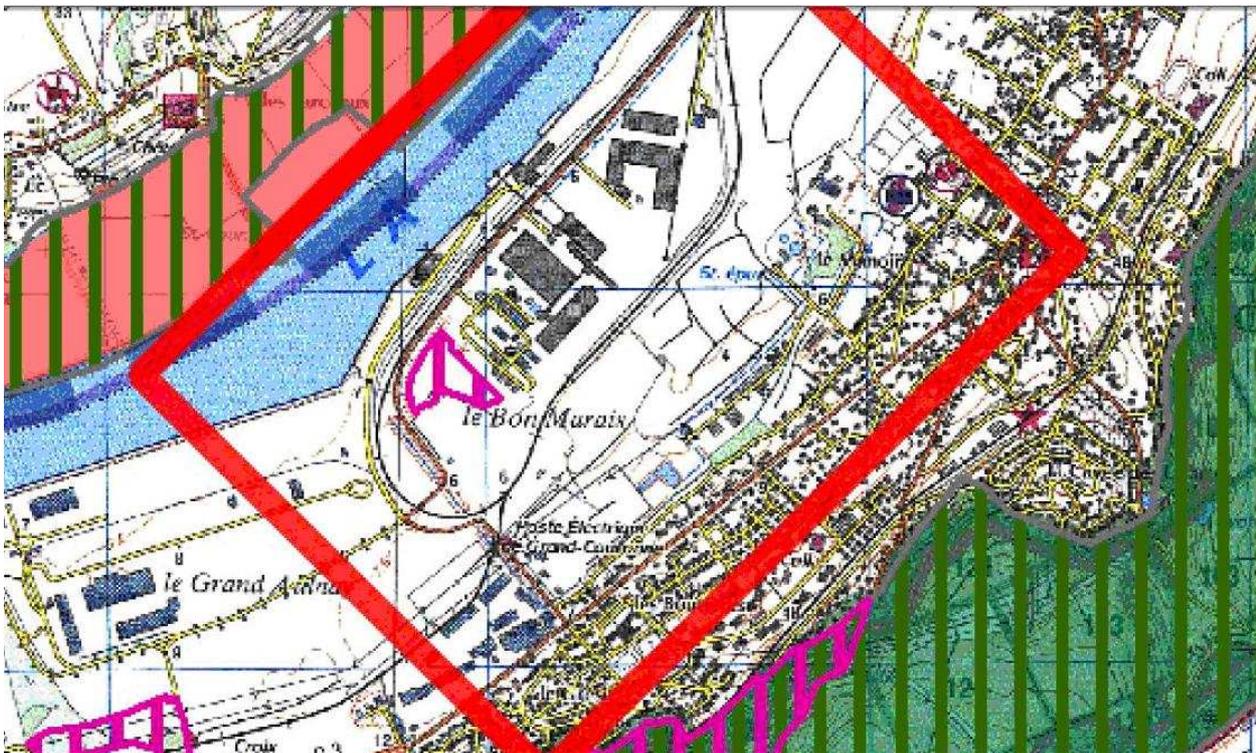
ZNIEFF

L'étude identifie deux ZNIEFF⁸ de type I, la ZNIEFF de « la roselière du Grand Aulnay » en dehors du site et, dans l'aire d'étude, celle du « Bon marais » qui se trouve mitoyenne du site, dans un espace déjà concédé par le GPMR à un industriel installé (SAIPOL) et identifiée comme « friche herbacée dense nitrophile » sur la carte p.38. Cette dernière ZNIEFF a été décrite en 2002 pour une surface de 2,6 ha, dont l'intérêt essentiel est de représenter un habitat pour le crapaud calamite (*Bufo calamita*), espèce rare et pionnière, et pour la mante religieuse (*Mantis religiosa*).

8 ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique):

ZNIEFF de type I : présence d'habitats ou d'espèces remarquables

ZNIEFF de type II : grands ensembles et équilibres naturels dont la fonctionnalité doit être préservée



L'Ae recommande de tenir compte de l'existence de cette ZNIEFF, séparée du « fossé Blondel » par une voie de circulation routière, dans les mesures de gestion de la faune du site d'études par le fait que cette dernière peut y trouver refuge et habitat.

L'eau

Le projet aura des impacts directs sur l'eau et les milieux naturels aquatiques. La réalisation de la plateforme logistique et de la voie de desserte portuaire augmentera l'imperméabilisation des sols entraînant une augmentation des débits de pointe et des volumes ruisselés, et la destruction de 8,5 ha de zones humides.

Les nombreuses mesures piézométriques, qui ont été réalisées sur le site en septembre, novembre et décembre 2009 puis décembre 2011 et février 2012, montrent une présence de la nappe d'accompagnement de la Seine entre 90cm et 1,8 m du sol⁹.

Pour assurer la compatibilité avec le SDAGE¹⁰ Seine-Normandie, le maître d'ouvrage identifie dans le dossier et dans sa réponse aux observations de régularité formulées par la DDTM (direction départementale des territoires et de la mer) le 30 août 2011, des mesures de réduction des impacts et des mesures de compensation. Ainsi, le dossier présente-t-il, d'une part, des mesures de régulation des eaux pluviales et de piégeage des pollutions accidentelles selon un dispositif cohérent d'écrêtement des eaux de ruissellement et de dépollution via des dispositifs de décantation et de piégeage des pollutions dont les modalités de gestion et d'entretien sont prévues, et, d'autre part, des mesures compensatoires liées à la destruction des zones humides avec la création de corridors écologiques entre le fossé Blondel et le Pré de Tourneucul, citées au paragraphe ci-dessus.

Les risques technologiques

Risques industriels

Le projet se trouve dans une zone exposée à des effets indirects des nombreuses installations classées pour la

⁹ Cette nappe est soumise à des battements importants à cause notamment du marnage, de la forte perméabilité du sol et des conditions pluviométriques. Il n'est cependant pas identifié de risque d'inondation.

¹⁰ SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2010-2015 a été adopté le 29 octobre 2009

protection de l'environnement situées à proximité immédiate.

La zone à aménager jouxte au nord-est une zone de danger : la zone des effets thermiques irréversibles de boil over¹¹ des réservoirs de fuel lourd de la société SEA TANK. Le projet est également limitrophe de l'usine SAIPOL qui a vocation à s'agrandir vers l'ouest.

Le dossier indique qu'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT¹²) « Rouen ouest » a été prescrit le 12 mars 2010 et que le site du projet se situe dans la zone d'application du plan particulier d'intervention (PPI¹³) du port de Rouen.

Dans l'attente des futures prescriptions du PPRT, l'Ae recommande pour la bonne information du public que le maître d'ouvrage mentionne les dispositions qu'il envisage pour les constructions et les activités prévues (entrepôts logistiques) pour prévenir les risques induits par les industries situées à proximité.

Canalisations de transport de matières dangereuses

Le dossier indique (p 139) que le projet de voie de desserte a été défini en fonction du positionnement de la canalisation de transport haute pression de gaz raccordée au poste de gaz situé à l'est de la zone. Cette canalisation se situera longitudinalement entre la future voie de desserte portuaire et le bassin de rétention des eaux pluviales. Le dossier précise que le projet respectera la zone *non aedificandi*¹⁴ qui sera affinée par l'étude de sécurité autour de cette canalisation.

Le site est concerné en souterrain par d'autres canalisations de transport à haute pression de gaz carbonique d'AIR LIQUIDE et par des oléoducs de PETROPLUS et de TRAPIL. Le dossier indique que les aménagements resteront à l'écart de ces grandes canalisations.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, aménageur de la plate-forme, de porter toutes ces canalisations précisément sur une carte spécifique et que toutes les précautions soient prises par les maîtres d'œuvre par rapport aux distances de danger.

De plus, les rapporteurs ont constaté que la canalisation vapeur reliant en aérien SAIPOL à la future centrale de cogénération BIO-COGELYO longe le site au nord entre le faisceau ferroviaire et l'alignement actuel d'arbres. Cette canalisation étant indiquée en cours de construction dans le dossier, l'Ae recommande que le dossier (texte et cartes) soit actualisé sur ce point et que son tracé soit vérifié.

Transport de matières dangereuses

En sus de canalisations sous pression, le site est concerné par tous les autres types de transport de matières dangereuses (maritime, ferroviaire, routier). Les perspectives de développement du port et de diversification des modes d'acheminement des industries implantées dans ce secteur vont inévitablement accroître tous les trafics.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage indique précisément les mesures qu'il compte prendre pour limiter les risques d'accident et en cas d'accident, les mesures qui seront prises notamment pour limiter les pollutions des sols et des eaux et les risques associés sur les autres activités.

11 Le boil over est un phénomène explosif qui peut se produire lors d'un incendie de réservoir d'hydrocarbure lourd et visqueux, comme le fioul lourd. Pour que ce phénomène se produise, il faut plusieurs conditions simultanées. Il faut tout d'abord qu'il y ait de l'eau dans le fond du réservoir. Cette eau peut être présente dans le réservoir suite aux précipitations, ou dans le cadre de la lutte contre un incendie ou pour une autre raison. Du fait de la différence de densité entre l'eau et les hydrocarbures, l'eau étant plus lourde, elle s'accumule dans le fond du réservoir. En cas d'incendie dans le réservoir et au bout d'un temps assez important, la chaleur dégagée par le feu peut vaporiser l'eau, projetant des gouttelettes d'hydrocarbure enflammées, sous la forme de boule de feu. (explication Wikipédia)

12 PPRT : prévu par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, le PPRT est un outil de maîtrise de l'urbanisation aux abords des installations classées SEVESO, c'est-à-dire des installations présentant des risques ou pollutions importants et soumises à autorisation pouvant comporter des servitudes.

13 PPI : Le PPI est un plan élaboré par le préfet qui permet de gérer les moyens de secours en cas d'accident dans une installation

14 *Non aedificandi* (ne pouvant recevoir un édifice) : locution latine indiquant qu'une zone ou une voie (rue, avenue...) n'est pas constructible du fait de contraintes spécifiques.

Transport d'électricité

Le site est traversé par des lignes électriques à haute tension (HT) et très haute tension (THT) et comprend de nombreux pylônes, reliés au poste électrique de Grand Couronne mitoyen du site. *L'Ae recommande que le maître d'ouvrage complète le dossier de façon détaillée sur les risques liés à la présence des lignes électriques (notamment : champs électromagnétiques et électriques générés par ces équipements).*

Les sols pollués

Les diagnostics réalisés d'octobre 2009 à janvier 2011, selon la méthodologie nationale développée par le ministère chargé de l'environnement en février 2007, concluent à une pollution généralisée des sols pour tous les composés analysés (HCT¹⁵, HAP,¹⁶ PCB¹⁷, métaux lourds). Deux secteurs sont plus pollués que d'autres tant en surface (0-1m) qu'en profondeur (1-2m) : l'extrémité du site à l'ouest et le secteur est et sud, proche de la zone artisanale des Peupliers.

Aucune étude ne porte sur l'incidence de ces pollutions pour les personnes qui seront amenées à travailler sur le site (jusqu'à 600 personnes, p.111).

Les fortes concentrations en polluants imposent des restrictions d'usage pérennes sous forme de servitudes à mettre en œuvre pour les travaux et usages du sol, du sous-sol et des eaux souterraines (P 155).

L'Ae recommande que ces servitudes soient traduites précisément dans le document d'urbanisme s'imposant à la zone et que le GPMR veille à ce qu'elles soient retranscrites dans les actes de vente et les baux de location.

La qualité de l'air

La qualité de l'air de ce secteur est fortement affectée par les rejets industriels et l'importance du trafic routier (poids lourds). Dans ce contexte, l'aménagement de la plate-forme logistique et des voies de desserte portuaire augmentera les trafics routiers qui seront à l'origine d'émissions de polluants atmosphériques et des consommations d'énergie.

Le dossier cite les seuils de polluants de la réglementation française, évoque le PRQA¹⁸ révisé le 21 juin 2010 et le PPA¹⁹ dont certains points concernent les activités portuaires. Il donne curieusement des informations anciennes d'Air Normand datant de 2008 et de la campagne de mesures de 2004. Le risque de dépassement concernant les émissions de benzène est cité, et les émissions de poussières (céréales, charbon) aussi, mais elles ne sont pas quantifiées. De même, les odeurs de friture de SAIPOL sont signalées mais l'aire de dispersion n'est pas précisée. Les vents dominants ne sont pas indiqués.

Le dossier signale la convention que les organisations professionnelles du transport routier ont signée le 27 octobre 2010 pour 3 ans avec la DREAL et l'ADEME.

Le dossier indique que l'impact généré par le projet sera caractérisé au cas par cas lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'exploiter au titre de la législation des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement).

Les hypothèses de répartition des trafics n'ont été étudiées qu'à l'échelle du projet. L'Ae considère qu'il serait intéressant d'en évaluer les impacts de façon plus globale et en particulier sur l'avenue de Caen bordée de nombreuses habitations.

L'Ae estime que les mesures à prendre pour la qualité de l'air sont notoirement insuffisantes (p157). En effet, le dossier indique que « dans les années à venir, les évolutions technologiques (véhicules, carburants) permettront peut-être de contenir la pollution atmosphérique d'origine routière ». D'autre part, le merlon et les plantations proposées dans le cadre des aménagements paysagers permettront de « limiter un peu la

15 HCT : hydrocarbures totaux

16 HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

17 PCB : polychlorobiphényles

18 PRPQA : plan régional pour la qualité de l'air

19 PPA : plan de protection de l'atmosphère

dispersion des polluants, et de fixer une partie des poussières ».

Compte tenu du caractère dangereux de certaines poussières fines et rejets industriels, l'Ae recommande que l'étude d'impact soit complétée par une étude précise de la qualité de l'air qui devra tenir compte des effets cumulatifs des émissions dues aux poids lourds attendus sur la plate-forme logistique et par des mesures visant à en limiter les impacts sur la santé humaine.

Les impacts acoustiques

Le site, très proche de la zone urbaine, est relativement bruyant du fait des activités industrielles, artisanales et portuaires ; il le sera encore plus avec le passage des camions supplémentaires qui fréquenteront le pôle logistique.

Le bruit ressenti dans le secteur est important : bruit industriel de SAIPOL, continu et intense, bruit des engins de manutention des conteneurs en chargement et déchargement des barges et cargos 24h/24 (au bruit ambiant s'ajoute celui des alarmes de recul), bruit des bandes transporteuses, bruit routier des poids lourds dès 4h30 du matin, bruit du poste électrique, bruit de dépressurisation d'Air liquide...

Les données sur le bruit ont été obtenues à partir d'une campagne de mesures par sonomètre, comptage de trafic routier et conditions météorologiques ; l'aire d'étude a été modélisée à l'aide du logiciel de calcul SoundPlan V7.0. L'analyse des résultats montre que les points de mesures sont situés dans une zone d'ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995, c'est-à-dire inférieurs à 65dB(A) pendant la période diurne et à 60dB(A) pendant la période nocturne.

Le site du projet se trouve dans les zones à émergence²⁰ réglementée des exploitations voisines qui doivent respecter un niveau maximal de bruit ambiant de 60dB(a) entre 7h et 22h sauf le dimanche et jours fériés pendant lesquels ce niveau est porté à 40dB(a). Il est également concerné par la zone à émergence non réglementée de la société SAIPOL.

Deux habitations sont identifiées comme étant les plus exposées au bruit ; elles sont localisées au droit du giratoire de la rue du Fossé Blondel à proximité du poste de transformation électrique. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre des dispositifs de protection de niveau 2 qui se traduiront par l'édification d'un merlon d'une hauteur de 4m sur 130m de long au droit du futur anneau giratoire, dont le dispositif antibruit et l'insertion paysagère seront définis en concertation entre le GPMR et les riverains. Il est par ailleurs prévu un traitement acoustique sur les façades de ces deux habitations.

L'Ae recommande de compléter le dossier par d'autres mesures de réduction ou compensation, portant sur l'aménagement global du pôle logistique (complément de l'étude d'impact acoustique de jour et de nuit notamment sur les parcelles situées de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue de Caen), et d'étudier l'opportunité de définir des plages horaires pour les circulations liées à l'activité logistique, d'interdire certaines rues ou avenues aux poids lourds, de recommander d'installer des protections contre le bruit...).

La santé

Le dossier précise les dangers potentiels liés aux différents risques et nuisances pour la santé (pollution atmosphérique, nuisances sonores, pollution de la ressource en eau, contamination des sols) mais n'aborde pas les impacts des ondes électromagnétiques. Les mesures proposées sont analysées dans cet avis chapitre par chapitre.

Le climat

Le dossier indique que le projet contribuera à l'aggravation de l'effet de serre par l'augmentation du trafic routier donc d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) mais considère que celles-ci resteront modestes par comparaison aux émissions des activités industrielles présentes sur le site. Il ne propose rien pour atténuer, réduire ou compenser.

20 « L'émergence est une modification temporelle du niveau ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier. » AFNOR. Réglementairement, l'émergence est définie comme la différence entre les niveaux de pression continus équivalents pondérés du bruit ambiant (établissement en fonctionnement) et du bruit résiduel (en l'absence du bruit généré par l'établissement, mais mesuré sur la période de fonctionnement de l'établissement)

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de compléter l'étude d'impact sur ce point.

Le paysage

Une analyse précise d'orientation et d'insertion paysagère a été réalisée sur une aire d'étude élargie en incluant les coteaux de la ville et la rive opposée de la Seine. L'insertion paysagère du projet est traitée.

3.5 Les impacts du chantier

Les travaux d'aménagement les plus importants consistent en des décaissements, des drainages et des terrassements, puis des créations de voiries.

Les terrassements auront un impact direct par les poussières issues de sols pollués et le bruit qu'ils provoqueront. *L'Ae recommande que la limitation des nuisances de chantier pour les riverains figure dans les clauses des cahiers des charges pour les appels d'offre de travaux.*

L'Ae note que le mode d'acheminement des matériaux de remblai par mode fluvial puis brouettage terrestre sera privilégié dans la mesure du possible.

L'eau

Les risques de pollution accidentelle des eaux superficielles associés à la présence d'engins de terrassement sont identifiés et les mesures à prendre sont présentées par le maître d'ouvrage.

Il est également prévu d'éviter les travaux pendant les périodes d'épisodes pluviaux intenses lorsque les risques sont majorés.

Les déchets de chantier

Le dossier indique que les entreprises seront tenues de faire le tri sélectif précisant que « le niveau de tri dépendra cependant de l'existence des filières locales de valorisation des déchets ».

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'établir un cahier des charges rigoureux pour les entreprises, en matière de gestion environnementale des déchets.

Les sols pollués

Le projet prévoit une excavation massive des sols pollués seulement dans le cadre de l'aménagement périphérique du pôle logistique (voie de desserte portuaire, deux giratoires et trois bassins). Les conditions de gestion des terrassements à la charge des concessionnaires de parcelles sur le terrain ainsi aménagé sont définies par le GPMR. L'aménagement périphérique du site estimé à environ 22.000 m³ de déblais se répartira en 10.000 m³ de matériaux inertes, 10.000m³ de matériaux modérément pollués par des ETM (éléments traces métalliques), destinés soit à une évacuation en centre de stockage de déchets non dangereux (CSDND), soit à être réutilisés sous chaussée ou sous bâtiment, et à 2.000m³ de matériaux modérément pollués par des composés organiques (hydrocarbures) destinés soit à une évacuation en CSDND, soit en centre de stockage de déchets dangereux, soit devant faire l'objet d'un traitement préalable avant réutilisation sur le site, soit, enfin, devant faire l'objet d'un confinement sur le site.

Le dossier indique que les déblais seront traités de façon préférentielle par la voie biologique, ceux qui ne pourront pas l'être feront l'objet d'un confinement sur site. Le dossier présente des solutions envisageables pendant la période de travaux en les décrivant succinctement.

Les concentrations en polluants imposent qu'un plan de gestion, déterminant les solutions à mettre en œuvre pour permettre la compatibilité du projet avec son usage, soit élaboré et rigoureusement suivi pour toutes les opérations de décaissement et de terrassement avec une gestion transparente des déblais et afin d'éviter tous risques sanitaires pour les nouveaux occupants.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à préciser dans un plan de gestion les traitements et les mesures de gestion retenus pour l'ensemble des terrains pollués. Pour la bonne information du public l'Ae recommande que ce plan de gestion soit largement diffusé.

L'Ae recommande en outre que les travaux de réhabilitation du site fassent l'objet d'un suivi rigoureux et d'un rapport de fin de travaux comportant une analyse des risques résiduels et indiquant la nécessité ou

non de mettre en place une surveillance adaptée à assurer par le GPMR. En tant que de besoin, ce rapport comprendra des propositions de restrictions d'usage cohérentes avec les mesures de gestion des pollutions mises en œuvre et la nature des éventuelles pollutions résiduelles.

Plantes exotiques invasives

L'Ae recommande de prévoir de les éradiquer dès le début des travaux.

3.6 Les coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Le dossier indique qu'à l'horizon 2020, le coût lié à l'aménagement des voies de desserte s'élèvera à un montant annuel de 29.690 € lié à l'accroissement de la pollution atmosphérique. Aucun autre aspect environnemental n'est évalué, ce qui rend cette information partielle très confuse dans sa raison d'être. Il n'est pas tenu compte, par exemple, de l'incidence de l'augmentation du trafic sur le boulevard maritime du fait du détournement de la circulation des poids lourds, ni des partis qui peuvent être pris à l'intérieur de la zone (bâtiments à basse consommation énergétique ?, véhicules électriques ?...).

Le volet des avantages pour la collectivité n'est pas traité.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'adjointre au dossier une étude complète des coûts collectifs dont le cahier des charges pourrait être établi en concertation avec les parties prenantes pouvant être associées (riverains, ONG, élus...).

4 Le résumé non technique

Le résumé non technique, présenté en pages I à XVIII du dossier d'étude d'impact est bien illustré, mais la couleur choisie pour imprimer le texte en rend la lecture particulièrement pénible. Il gagnerait à être plus concis et à mieux valoriser :

- les mesures compensatoires prévues en les situant plus nettement dans la démarche de gestion écologique sur 5 ans commencée en 2008, sur les terrains dont le GPMR est propriétaire,
- ainsi que la convention de 1992 entre le GPMR et la commune de Grand-Couronne appelée « charte Ville-Port ».

En outre, il conviendra d'adapter sa rédaction pour prendre en compte les recommandations susmentionnées.

Schéma de principe de la ceinture verte (source : étude d'impact)

