



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
parc logistique du pont de Normandie 2 – PLPN 2
(76)**

n°Ae : 2014-50

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 juillet 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet parc logistique du pont de Normandie 2 – PLPN 2 (Seine-Maritime).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Perrin, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Letourneux, Roche, Ullmann.

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 Hubert, Steinfeldt, MM. Decocq, Vindimian

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Seine-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 16 mai 2014.

Ces saisines étant conformes à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers du 19 mai 2014 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet de département de la Seine-Maritime, et a pris en compte sa réponse du 26 juin 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de la région Haute-Normandie.

Sur le rapport de MM Pierre-Alain Roche et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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 n'est donc ni favorable, ni défavorable au 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.

Synthèse de l'avis

Le Grand port maritime du Havre (GPMH) a décidé d'aménager le Parc logistique du pont de Normandie 2 (PLPN 2) localisé à proximité du Grand canal du Havre sur les communes de Rogerville, d'Oudalle et de Sandouville (Seine-Maritime). Cet aménagement est situé à l'est du barreau de l'A 29 qui franchit le pont de Normandie.

Le PLPN 2 offrira, sur 53 hectares, des terrains destinés à accueillir entre 150 000 et 200 000 m² d'entrepôts. La proximité avec la plateforme multimodale située à l'est devrait permettre de proposer aux entreprises de logistique des solutions performantes de transports favorisant le report modal vers le fer et vers le fleuve. Le GPMH réalisera les aménagements communs à l'ensemble de ce parc logistique : voiries de desserte communes, réseaux, préparation sommaire des parcelles, espaces verts et espaces à vocation environnementale, le reste étant à la charge des entreprises de logistique (notamment la construction des bâtiments et les voiries intérieures à leurs parcelles).

L'emprise du projet s'étend sur des milieux constitués de zones humides, accompagnées de leurs cortèges floristiques et faunistiques.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la destruction de 48 ha de zones humides,
- l'impact du chantier sur les espèces animales,
- l'articulation du projet et de ses mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) avec les autres projets du GPMH,
- le caractère additionnel et complémentaire des mesures de compensation proposées portant sur le marais de Cressenval par rapport aux engagements déjà pris,
- la prise en compte des risques technologiques,
- les effets des trafics générés par l'activité du PLPN 2.

L'étude d'impact est bien présentée et bien conduite. Afin d'en améliorer la pertinence, l'Ae formule des recommandations, et en particulier de :

- joindre en annexe au dossier soumis à enquête publique le schéma de développement du port et de la nature (SDPN), qui donne une vision globale de l'état initial des emprises portuaires et des impacts des différents projets d'aménagement du GPMH,
- compléter l'état initial sur le marais de Cressenval (qui accueillera une mesure de compensation) et sur le casier « E » où des matériaux seront pris pour remblayer le site du projet,
- mieux décrire la mesure de compensation sur le marais de Cressenval et sa pertinence, y compris dans l'hypothèse où le GPMH en serait le seul financeur et mettre en place un comité de suivi de l'effet de ces mesures,
- mieux décrire les mesures d'insertion paysagère des futurs bâtiments du PLPN 2.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le Grand port maritime du Havre (GPMH) a décidé d'aménager le Parc logistique du pont de Normandie 2 (PLPN 2) dans la circonscription portuaire, à proximité du Grand canal du Havre (figure 1), sur les communes de Rogerville, d'Oudalle et de Sandouville (Seine-Maritime). Cet aménagement est situé à l'est du barreau de l'A 29 qui rejoint le pont de Normandie, entre ce barreau et la plate-forme multimodale² en cours de réalisation (figure 2).

Disposé dans la continuité des implantations logistiques réalisées dans les années 90 (« Parc logistique du pont de Normandie 1 » ou PLPN 1)³ à l'ouest du barreau de l'A 29, le PLPN 2 offrira sur 53 hectares des terrains destinés à accueillir entre 150 000 et 200 000 m² d'entrepôts. La proximité avec la plateforme multimodale située à l'est devrait permettre de proposer aux entreprises de logistique des solutions performantes de transports massifiés⁴ favorisant le report modal vers le fer et vers le fleuve.



Figure 1 : Localisation du projet PLPN 2, en rouge (source : étude d'impact)

² La plateforme multimodale a fait l'objet des avis de l'Ae n°2011-04 et 2011-39 délibérés les 13 avril et 31 août 2011.

³ PLPN 1, qui offre 150 000 m² d'entrepôts, est aujourd'hui saturé. L'autre grand parc logistique du GPMH est situé plus à l'est et offre une surface de 170 000 m² (Prologis Park du Hode). Il est également saturé.

⁴ La massification est l'opération permettant de constituer des convois ferroviaires ou fluviaux de volume suffisant pour diminuer le coût unitaire du transport.

Le GPMH s'appuie sur le rapport de 2009 du PIPAME⁵ qui dressait ce constat : « *Les portes d'entrée intercontinentales de l'Europe sont des composantes essentielles de la compétitivité logistique en raison de la mondialisation croissante des échanges. Avec l'explosion de la conteneurisation, l'importance des ports maritimes de conteneurs est cruciale, alors que les deux principales plates-formes françaises (Le Havre et Marseille) répondent insuffisamment aux besoins nationaux.* »⁶

1.2 La stratégie d'ensemble et le programme de rattachement

Selon l'étude d'impact, une des ambitions du GPMH, inscrite dans son projet stratégique⁷ 2009-2013 et qui sera très vraisemblablement renforcée dans le prochain projet stratégique⁸ 2014-2019, est d'implanter de grands logisticiens internationaux au Havre et d'atteindre en 2020 une capacité d'accueil de deux millions de mètres carrés, afin, notamment, de fixer et développer les trafics maritimes.

La stratégie présentée par le dossier vise donc, dans un contexte où le GPMH est le premier port conteneurs français et 5^e du *range*⁹ nord européen (très loin derrière Anvers et Rotterdam), à accompagner la croissance du trafic conteneurs (entre 3,4 et 5 millions d'EVP¹⁰ prévus en 2020 selon ses projections) par le développement de zones logistiques sur la zone industrialo-portuaire, à proximité immédiate des quais, des terminaux et des offres multimodales. Pour atteindre cet objectif, le projet stratégique prévoit de mettre à disposition une offre foncière adaptée au marché et à son évolution, avec une disponibilité quasi-immédiate permettant de répondre très rapidement à des demandes dans un contexte très concurrentiel.

Le projet s'inscrit dans un ensemble visant au développement de la capacité de trafic conteneurs, à la recherche de gains de compétitivité pour cette filière, et à l'amélioration des capacités logistiques de la zone industrialo-portuaire.

Par ailleurs, le GPMH a élaboré un schéma de développement du port et de la nature (SDPN)¹¹ qui a pour but de concilier développement économique, développement social et préservation du patrimoine naturel, dans une vision spatialement globale et s'inscrivant dans la durée. Le SDPN est présenté comme un « document de travail de base pour la préparation de l'élaboration du rapport environnemental du projet stratégique 2014-2019 ». Il comporte un état initial général des emprises portuaires et de leurs environs, une description des différents projets du GPMH, les mesures environnementales accompagnant ces projets et une abondante cartographie.

L'Ae recommande, dans un souci de bonne information du public, que le schéma de développement du port et de la nature (SDPN) soit annexé au dossier soumis à l'enquête.

1.3 Présentation du projet et des aménagements projetés

Dans le cadre d'un permis d'aménager, le GPMH réalisera les aménagements communs à l'ensemble du futur parc logistique (« viabilisation ») : les voiries de desserte communes, les réseaux, la préparation sommaire des parcelles, les espaces verts et les espaces à vocation environnementale.

Au fur et à mesure des demandes d'implantation, le terrain du PLPN 2 sera découpé en parcelles au profit d'opérateurs privés souhaitant y déployer leur activité. Ceux-ci auront à leur charge la réalisation de leurs projets respectifs, en particulier les constructions de bâtiments.

⁵ Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques.

⁶ *La logistique en France: indicateurs territoriaux*, PIPAME, septembre 2009.

⁷ Élaboré conformément aux articles L. 103-1 et R. 103-1 du code des ports maritimes.

⁸ L'Ae a été saisie de l'évaluation environnementale du projet stratégique 2014-2019 du GPMH le 16 juillet 2014.

⁹ *Range* ou « rangée nord européenne » : Expression adaptée communément de l'anglais "*Northern range*" désignant l'ensemble des ports de la façade maritime Manche - Mer du Nord de l'Europe du Nord.

¹⁰ Équivalent Vingt Pieds: unité de mesure de conteneurs. 1 EVP représente environ 38,5 m³.

¹¹ Document communiqué indépendamment de l'instruction du présent dossier par le GPMH à l'Ae.



Figure 2 : Implantation du projet PLPN 2 - zone hachurée (source : étude d'impact)

Sur les 77 ha d'emprise totale du projet, environ 53 ha seront aménagés en voiries et en parcelles logistiques. Le reste sera aménagé comme espaces à vocation écologique. Le projet comprend ainsi :

- la préparation des plates-formes destinées à recevoir les installations logistiques,
- la mise à la cote des terrains et le pré-chargement éventuels des parcelles destinées à recevoir les installations des logisticiens,
- l'aménagement de 3 km de voiries pour desservir le site,
- la réalisation des réseaux d'assainissement,
- la mise en place des réseaux (électricité, haut débit, eau...),
- la mise en place d'un éclairage public,
- l'aménagement de terrains à vocation environnementale sur 15 ha pour réduire les impacts prévisibles du projet sur les milieux naturels (10,4 ha au nord, 4,6 ha au sud),
- la valorisation de 7 ha d'espaces interstitiels (délaisés en bordure de voiries, aménagements hydrauliques...).

La figure 3 présente le principe de l'organisation générale de l'aménagement, étant entendu toutefois que l'organisation des parcelles dédiées aux activités logistiques n'est pas arrêtée à ce jour et que le maître d'ouvrage a prévu un aménagement progressif des dessertes internes, du nord vers le sud selon les informations communiquées lors de la visite de terrain.

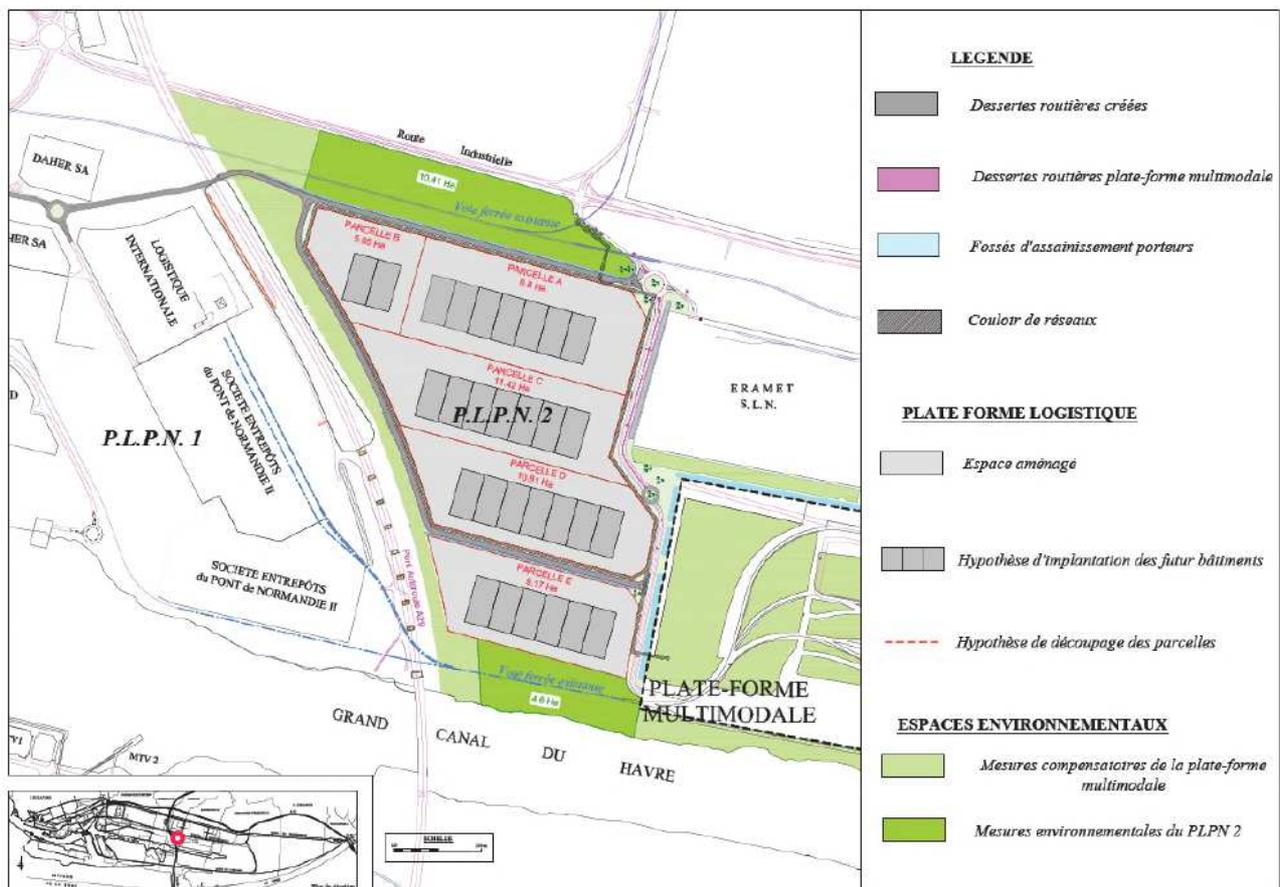


Figure 3 : Schéma de principe de la voirie et des implantations envisagées du projet PLPN 2 (source : dossier)

Le GPMH a choisi de constituer au nord et au sud, à l'extérieur de l'emprise du parc logistique, deux zones destinées à accueillir une partie des mesures environnementales du PLPN 2. Leur articulation avec les mesures compensatoires de la plate-forme multimodale est bien présentée.

Le coût du projet est évalué à 17 M€ HT.

1.4 Procédures relatives au projet

Le projet entre dans les catégories de travaux, ouvrages ou aménagements énumérées dans le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement qui sont soumises à étude d'impact¹² et doivent faire l'objet d'une enquête publique¹³.

Les travaux d'aménagement projetés nécessitent un permis d'aménager au titre de l'article R. 421-19 du code de l'urbanisme et sont soumis au régime d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » selon les dispositions de l'article R. 214-1 du code de l'environnement (Titre IV) pour les rubriques suivantes : 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales, la surface totale du projet étant supérieure ou égale à 20 ha), 3.3.1.0 (imperméabilisation, remblais de zones humides sur plus de 1 ha), et serait soumise à déclaration au titre de la rubrique 3.2.3.0 (drainage) le seuil pour l'autorisation à ce titre étant d'une superficie supérieure ou égale à 100 ha).

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae est établi en vue de l'obtention de ces deux autorisations. L'Ae est compétente en application de l'article R. 122-6 II 2° du code de l'environnement car le GPMH est un établissement public de l'État sous tutelle du ministre chargé de l'environnement.

¹² Rubriques 6°) (infrastructures routières, routes de 3 km ou plus) et 33°) (permis d'aménager avec SHON supérieure ou égale à 40 000 m² ou emprise supérieure ou égale à 10 ha).

¹³ Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

L'espace concerné par le projet n'est pas situé en site Natura 2000¹⁴ mais à proximité. L'étude d'impact vaut¹⁵ évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000¹⁶. Elle comporte les éléments prévus par la réglementation et conclut à l'absence d'incidences significatives (Cf. paragraphe 2.3.2).

Le maître d'ouvrage indique que par ailleurs, conformément aux articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement, il présentera une demande de dérogation pour le déplacement, la perturbation ou la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats.

L'Ae recommande que les mesures compensatoires correspondant aux éventuelles demandes ultérieures de dérogation pour le déplacement, la perturbation ou la destruction d'espèces protégées soient explicitées dans le dossier soumis à l'enquête.

1.5 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le site du projet est essentiellement composé d'une prairie humide, traversée par un fossé et parsemée de quelques mares. Des matériaux en remblais (préchargement) forment le seul relief du site à l'ouest de l'usine de la société ERAMET (production de nickel métal, sels de nickel, chlorures de nickel, cobalt et fer de haute pureté).

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la destruction de 48 ha de zones humides,
- l'impact du chantier sur les espèces animales,
- l'articulation du projet et de ses mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) avec les autres projets du GPMH,
- le caractère additionnel et complémentaire des mesures de compensation proposées portant sur le marais de Cressenval par rapport aux engagements déjà pris,
- la prise en compte des risques technologiques,
- les effets des trafics générés par l'activité du PLPN 2.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaire général sur la présentation de l'étude d'impact

2.1.1 Remarques générales

L'étude d'impact est détaillée, bien illustrée et documentée. Elle est présentée de façon claire, des encadrés permettant au lecteur de disposer régulièrement de synthèses didactiques du document détaillé. Les recommandations précédemment émises en la matière par l'Ae dans les deux avis déjà mentionnés ont visiblement été prises en compte par le GPMH.

¹⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen 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 sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁵ Code de l'environnement, article R. 414-22.

¹⁶ Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26.

Certaines parties ou certains raisonnements pourraient toutefois être un peu plus approfondis afin d'exposer au lecteur les explications des conclusions présentées.

Les mesures prévues pour éviter, réduire, compenser les impacts du projet ou pour son accompagnement sont décrites et numérotées respectivement de « EV1 » à « EV6 », « RED1 » à « RED16 » (chantier) et « RED17 » à « RED29 », « COMP1 », et « AC1 » à « AC3 ». Les effets résiduels après application des mesures sont évalués à des niveaux qualifiés de négligeables ou maîtrisés (à l'exception des impacts sur l'économie locale qualifiés de « positifs forts »).

2.1.2 *Appréciation globale des impacts du programme et des autres projets connus*

L'Ae a noté que le maître d'ouvrage a, en raison de la proximité des deux projets et au titre des autres projets connus, examiné et décrit les effets cumulés du présent projet et du projet voisin de plateforme multimodale, dont le chantier est en cours. Il a étudié si ce cumul pouvait conduire à une majoration de ces effets, au-delà de leur addition, et a conclu négativement.

Comme déjà mentionné, l'articulation des mesures environnementales du PLPN 2 avec celles de la plateforme multimodale est bien présentée, à l'aide de cartographies adaptées.

2.1.3 *Justification du projet*

Les éléments de justification du besoin d'une plateforme nouvelle de grande ampleur, permettant d'accueillir des entrepôts de grande taille, sont détaillés et étayés. Le GPMH met en avant son choix de procéder, sous sa propre maîtrise d'ouvrage, aux travaux d'aménagement de la plateforme, de façon progressive au fur et à mesure des commercialisations et avec une grande flexibilité par rapport aux demandes. Ces dispositions générales permettent en effet à la fois d'avoir une vision d'ensemble de l'aménagement et d'éviter de réaliser *a priori* des infrastructures susceptibles de se révéler inutilisées.

2.2 Les variantes examinées

Le dossier présente les variantes ayant été examinées pour déterminer l'emplacement du parc logistique. Huit sites potentiels sont comparés à l'aide d'une analyse multicritère.

Les critères opérationnels, notamment la surface disponible immédiatement et la qualité de desserte routière et d'interface avec le port, ont dominé cette analyse. Le site ainsi retenu, situé en continuité avec le PLPN 1 à l'ouest et avec la plateforme multimodale à l'est, permet à la fois une bonne intégration dans le système portuaire et une part modale favorable au fluvial et au fer (25 % du flux envisagé pour ces deux modes) afin de contenir les impacts routiers du projet.

En revanche, l'analyse montre que le critère environnemental n'est pas discriminant entre les 3 variantes principales comparées qui présentent toutes des impacts significatifs. Cette circonstance conduit le maître d'ouvrage à expliciter un ensemble de mesures pour éviter, réduire et compenser ces impacts.

Les documents de planification du développement portuaire prévoient l'artificialisation à terme des différents sites envisagés.

Pour cette raison supplémentaire, l'Ae considère comme nécessaire la production du schéma de développement du port et de la nature.

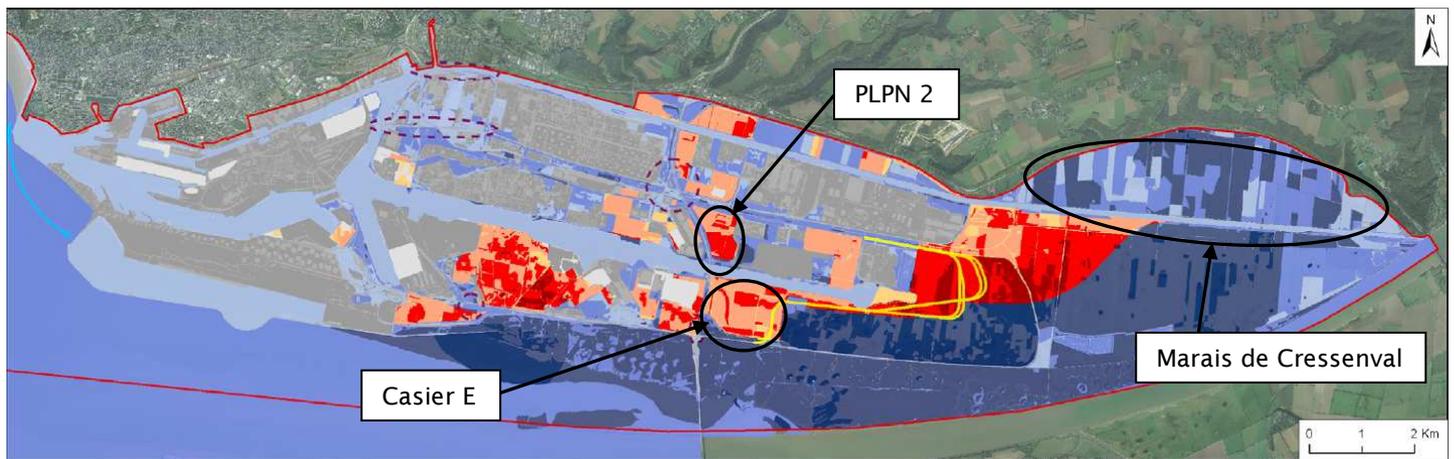


Figure 4 : Enjeux environnementaux globaux sur le port du Havre hors Antifer (source : SDPN)
L'intensité de la couleur représente le niveau des enjeux. Les enjeux liés aux aménagements projetés par le GPMH sont en rouge, les autres enjeux environnementaux sont en bleu.

Toutefois, l'Ae note que ces documents, dans la version transmise à l'Ae, s'ils mettent bien en avant le retard pris par le port du Havre en matière de zones d'activités logistiques, n'exposent pas en quoi une stratégie de densification des zones existantes ne pourrait être mise en œuvre, une telle densification constituant une mesure d'évitement de l'artificialisation des sols¹⁷. Des éléments concrets concernant l'attractivité logistique actuelle du port et les coûts des diverses solutions logistiques permettraient d'éclairer plus précisément le lecteur sur les raisons qui conduisent GPMH à ne pas proposer de telles options à court terme, notamment dans le présent dossier.

2.3 La prise en compte de l'environnement, impacts et mesures

2.3.1 L'état initial

Le projet sera réalisé sur 53 ha (dont 47,9 ha de zones humides¹⁸) d'une parcelle de 77 ha (dont 64,1 ha de zones humides). Il ressort de l'état initial que la principale fonctionnalité de ces zones humides tient à leur rôle biologique plus qu'à leur rôle hydraulique, en raison de leur mitoyenneté avec l'exutoire constitué par le Grand Canal du Havre.

Les parties qui ne sont pas des zones humides sont essentiellement constituées des chemins et de la zone préchargée par un remblai.

Les inventaires présentés pour la faune et la flore sont très complets.

Toutes spécialités confondues, le site aura été visité par les naturalistes à 68 dates, entre le 17 mai 2011 et le 25 juin 2013. Les oiseaux ont été particulièrement suivis afin de tenir compte de la proximité de la ZPS. Les amphibiens ont été échantillonnés à la fois en période de reproduction (en 2012 et 2013), et en période de dispersion des jeunes. Les insectes ont été suivis en période favorable. Selon les indications de l'étude d'impact, l'inventaire de la flore vasculaire¹⁹ peut être considéré comme exhaustif.

Ce fort niveau d'observation naturaliste est justifié par les enjeux très forts de l'estuaire de la Seine, qui se traduisent par une inclusion du site dans une ZNIEFF²⁰ de type II, et par l'existence d'une réserve naturelle

¹⁷ Le SDPN évoque la densification comme un principe permettant de favoriser l'évitement des impacts.

¹⁸ Définies sur la base de l'arrêté ministériel du 24 juin 2008 modifié pris en application de l'article R. 211-108 du code de l'environnement.

¹⁹ Se dit des plantes qui possèdent des vaisseaux conducteurs.

²⁰ ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

nationale, de sites Natura 2000 (SIC et ZPS), d'une zone d'importance pour la conservation des oiseaux et d'un parc naturel régional, tous situés à 1 300 m du site.

L'état initial ne couvre systématiquement ni le casier « E » (où seront pris ou déposés des matériaux dans des conditions qu'il y aurait lieu de préciser et de quantifier), ni le marais de Cressenval (où des mesures compensatoires seront mises en œuvre), tous deux situés hors du site du projet. Il est pourtant indispensable de connaître leur état initial afin d'indiquer explicitement si des impacts seront induits par le projet à ces endroits, et d'apprécier la consistance et l'apport des mesures compensatoires sur le marais de Cressenval.

L'Ae recommande de compléter l'état initial sur le marais de Cressenval et sur le casier « E ».

2.3.2 Les impacts et les mesures environnementales

Zones humides et eaux pluviales

L'impact direct et immédiat du projet est la destruction de 48 ha de zones humides (voir figure 5 ci-dessous). Situées en bordure du Grand canal du Havre, l'impact de leur destruction porte sur la qualité des eaux et sur les cortèges floristiques et faunistiques qui leur sont associés.

Concernant la qualité des eaux, le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales de voiries au moyen d'un système de fossés, de caniveaux, regards, avaloirs et buses avec déversement au fossé prolongé vers le sud avant déversement au Grand canal du Havre. Le dispositif de gestion des eaux de pluie est conçu pour prendre en charge à terme les rejets pluviaux issus des plates-formes logistiques.

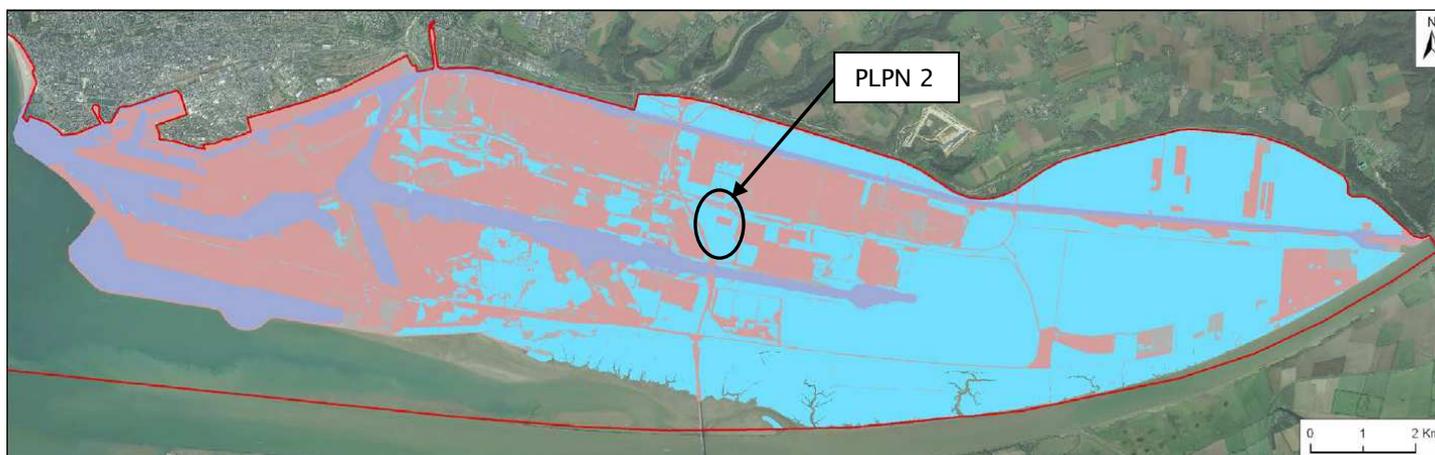


Figure 5 : zones humides (en bleu) du port du Havre hors Antifer (source : SDPN)

Le dimensionnement des ouvrages de collecte a été réalisé selon les hypothèses d'une pluie décennale, avec un débit de fuite fixé à 10 l/s/ha, ce qui est une valeur élevée dans l'absolu²¹, mais qui peut probablement se comprendre en l'absence d'espaces intermédiaires susceptibles d'être concernés par ce flux, et compte tenu du déversement direct dans le canal.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'exposer les raisons ayant conduit à retenir un débit de fuite de 10 l/s/ha pour les ouvrages de collecte.

L'impact sur les cortèges floristiques et faunistiques est traité ci après.

Flore

Si 34 espèces d'intérêt patrimonial ont été observées sur la zone d'étude, aucune espèce recensée dans le périmètre du projet du PLPN 2 ne bénéficie d'une protection aux niveaux national ou régional. Cinq espèces figurent toutefois dans la liste de référence de la flore de Haute-Normandie des espèces menacées (liste rouge) : le Lin bisannuel (*Linum bienne*), l'Orchis incarnat (*Dactylorhiza incarnata*), l'Ache inondée (*Apium*

²¹ À titre de comparaison, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2010-2015 prévoit pour les zones fortement urbanisées, à défaut d'autres dispositions, dans sa disposition n°144 un débit de fuite de 1 l/s/ha.

inundatum), la Laïche divisée (*Carex divisa*), la Lentille d'eau bossue (*Lemna gibba*), la Patience maritime (*Rumex maritimus*).

Onze espèces de la zone d'étude figurent sur la liste nationale des espèces invasives, dont six sur la liste régionale comme invasives avérées. Il est prévu l'intervention d'un coordonnateur environnement pendant le chantier, dont le rôle inclura de déterminer les mesures visant à éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes.

Concernant le casier « E », il est indiqué que « *dans la mesure du possible, des analyses de sol ainsi que des analyses de vérification de non-contamination par les plantes exotiques envahissantes seront réalisées et transmises aux administrations compétentes.* » L'Ae souligne la nécessité de prendre des mesures fondées le cas échéant sur le constat de présence d'espèces exotiques envahissantes.

Toutefois, la mesure de réduction « RED7 » précise que « *Tout mouvement de terre en dehors de l'emprise projet sera précédé d'analyses pour s'assurer de leur non-contamination par des espèces exotiques envahissantes.* »

L'Ae recommande que les matériaux provenant du casier « E » soient systématiquement l'objet d'analyses afin de détecter la présence ou non d'espèces exotiques envahissantes, et que des mesures d'évitement ou de réduction soient mises en œuvre le cas échéant.

Faune

Le site se caractérise par une grande richesse de l'avifaune : soixante dix espèces d'oiseaux ont été recensées sur la zone d'étude, dont cinquante trois espèces protégées en France et huit espèces listées en Annexe 1 de la Directive Oiseaux (dont la Gorgebleue à miroir qui est nicheur sur place).

Cinq espèces d'amphibiens²² ont été observées dans la zone d'étude : le Pélodyte ponctué (*Pelodytes punctatus*), le Crapaud calamite (*Bufo calamita*), le Triton palmé (*Lissotriton helveticus*), le Triton ponctué (*Lissotriton punctatus*), et la Grenouille verte (*Pelophylax kl. esculentus*).

Une seule espèce de reptile (également protégée), le lézard des murailles (*Podarcis muralis*), a été observée.

Douze espèces de mammifères dont trois espèces de chiroptères ont été observées (deux espèces communes : la Pipistrelle commune et le Murin de Daubenton et une espèce rare, la Pipistrelle de Nathusius). Aucun gîte pour ces espèces de chiroptères ne se situe sur le site, utilisé principalement comme site de chasse.

Pour les insectes, onze espèces d'odonates ont été contactées sur le site, ainsi que onze espèces d'orthoptéroïdes et soixante et une espèces de lépidoptères. Aucune de ces espèces n'est protégée.

Aucun mollusque protégé n'a été rencontré sur la zone d'étude.

Au final, le site a une fonction importante notamment pour le repos et la reproduction des oiseaux. Il présente un intérêt ornithologique certain pour de nombreux passereaux de zones humides et de fourrés arbustifs, et comme zone de chasse pour les rapaces. De nombreuses espèces animales typiques des zones humides et de l'estuaire de la Seine sont observées.

L'impact majeur du projet sera dû à la destruction irréversible de 48 ha de zones humides et aux impacts associés sur leur cortège faunistique et floristique.

Plusieurs mesures sont prévues pour réduire les impacts du chantier. En particulier, la période de travaux doit être choisie hors périodes défavorables pour la faune. Cette mesure se traduit par la mesure « RED5 » qui prévoit que « *tous les travaux préparatoires du chantier sur des terrains naturels seront conduits en dehors de la période de reproduction des oiseaux, des amphibiens et des insectes aquatiques, c'est-à-dire entre le 1^{er} septembre et le 15 mars* ». Il est toutefois précisé en mesure « RED9 » que pour réduire les pollutions chroniques du chantier sur les eaux, il conviendra d'« *éviter les travaux de terrassement en cas d'intempérie marquée (pluies intenses et longues par exemple) ou en période de hautes eaux de la nappe (terrains engorgés)* ». Ces deux objectifs peuvent apparaître comme contradictoires.

L'Ae recommande d'explicitier les périodes retenues pour le chantier.

²² Tous les amphibiens sont intégralement protégés sur l'ensemble du territoire, sauf la grenouille verte et la grenouille rousse bénéficiant d'une protection partielle. Le crapaud calamite bénéficie d'une protection renforcée.

Natura 2000

L'étude d'impact comporte les éléments prévus par la réglementation pour valoir évaluation des incidences sur les sites Natura 2000. Elle devra toutefois être complétée sur la question du nourrissage de l'avifaune. Les sites concernés sont le SIC « Estuaire de la Seine »²³ n° FR2300121 et la ZPS « Estuaire et marais de la Basse Seine » n° FR2310044. La totalité des emprises du projet et du casier E est située en dehors des zones Natura 2000.

Le dossier montre l'absence d'impact direct du projet sur ces sites, et recherche les effets indirects possibles sur les habitats relevant de l'annexe 1 de la directive « Habitats » et sur les espèces relevant de l'annexe 2 (espèces végétales ou animales d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de sites Natura 2000). Elle évalue bien ces impacts hors prise en compte des mesures de compensation.

Concernant les habitats, seul l'habitat 2160 « fourrés à argousier » est indiqué comme présent (mais hors tout contexte dunaire originel) dans la zone d'étude et serait détruit sur 0,6 ha. Il est omniprésent et sa recréation à proximité, par création de nouveaux milieux sableux, est présentée à juste titre comme aisée²⁴.

Une espèce végétale et dix-neuf espèces animales d'intérêt communautaire sont identifiées. Concernant la seule espèce végétale, *Liparis de Loesel (liparis loeseli)*, la seule station en est en bord de Seine, et ne sera pas affectée par le projet. Pour les quatre espèces d'insectes²⁵ identifiées dans la zone, seule l'écaille chinée a été observée en marge d'un fossé nord de la zone d'étude, en dehors de l'emprise du projet. Les trois espèces de lamproie²⁶, les quatre espèces de poissons²⁷ et les trois espèces de mammifères marins²⁸ citées pour le bassin de la Seine ne peuvent fréquenter les fossés de la zone d'étude. Le Triton crêté (*triturus cristatus*) n'est pas considéré comme pouvant vivre dans le périmètre d'étude. Les quatre espèces de chauve-souris²⁹ citées n'ont pas été observées lors de l'étude de l'ensemble de la zone portuaire en 2011, confirmant leur préférence pour les bocages et lisières de bois.

En l'absence d'impact direct sur les zones Natura 2000, et compte-tenu de la faiblesse des effets indirects ressortant de cette analyse, l'étude conclut à juste titre à l'absence d'incidence significative sur ces espèces et sur ces habitats.

Par ailleurs, l'Ae prêtera une attention particulière lors de l'examen du projet stratégique du GPMH³⁰ à l'analyse des effets cumulés des destructions de zones humides intervenues depuis l'identification du site Natura 2000, notamment sur l'état de conservation des espèces ayant conduit à la désignation du site.

Déplacements

Le fonctionnement du parc logistique générera des flux significatifs de poids-lourds, qui pourront atteindre à terme environ 900 véhicules par jour. Ces flux représentent environ 9 % du trafic journalier moyen de la route industrielle. Ils emprunteront la route industrielle puis les infrastructures structurantes (autoroutes A 29 et A 131).

Ce flux est calculé avec l'hypothèse qu'un quart du trafic sera fluvial ou ferroviaire en 2020. Il était en 2010 de 10% par voie ferrée et de 8% par voie fluviale. La plate-forme multimodale conduit le GPMH à espérer que ces objectifs sont accessibles.

²³ En pages 331 et 332 de l'étude, le terme « Boucles de la Seine » (qui est le nom du parc naturel régional), est employé à tort pour désigner cette réserve.

²⁴ Aucune mesure de reconstitution n'est cependant envisagée. Son caractère d'omniprésence dans la zone d'étude mériterait de ce fait d'être caractérisée quantitativement.

²⁵ Lucane cerf-volant (*lucanus cervus*), Écaille chinée (*callimorpha quadripunctaria*), Damier de Succise (*Euphydras aurinia*), Agrion de Mercure (*Coenagrion mercuriale*).

²⁶ Adulte en mer, reproduction en eau douce : Lamproie marine (*Petromyzon marinus*), lamproie de rivière (*Lamprreta fluviatilis*) ; eau douce : lamproie de Planer (*Lamprreta planeri*).

²⁷ Adulte en mer, reproduction en eau douce : Alose feinte (*alosa fallax*), Grande alose (*alosa alosa*), saumon atlantique (*Salmo salar*) ; eau douce : Chabot (*Cottus gobio*).

²⁸ Phoque veau marin (*Phoca vitulina*), Phoque gris (*Halichoerus gryfus*), Marsouin (*Phocoena phocoena*).

²⁹ Grand rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*), Petit Rhinolophe (*Rhinolophus hipposideros*), Grand Murin (*Myotis myotis*) et Barbastelle (*Barbastelle barbastellus*).

³⁰ Cf. note de bas de page n°8

Risques technologiques

Le site du projet est exposé à des risques technologiques générés par des implantations industrielles aux abords. Le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) doit être approuvé avant le 17 août 2014. Des études techniques restent en cours, mais les niveaux de risque sont établis.

Le site ERAMET est le plus proche et génère un aléa toxique de niveau « faible » à « M+ » (M+ correspond à un niveau maximal d'intensité de l'effet compris entre « significatif » et « grave »), ainsi qu'un aléa surpression et thermique sur une petite portion du site. Le site Lubrizol (usine pétrochimique) génère aussi un aléa sur le site, mais moins important.

Le projet anticipe le PPRT et il est précisé qu'il en respectera les prescriptions.

Le site du projet est situé à proximité d'axes de circulation concernés par le transport de matières dangereuses. Le dossier indique qu'une étude de dangers prévoyant des mesures de réduction des risques a été réalisée dans le cadre de la plate-forme multimodale mais n'en donne pas les éléments.

Le site du projet et ses abords immédiats sont concernés par différentes servitudes d'utilité publique reportées au document d'urbanisme, en particulier pour des canalisations de transport d'hydrocarbures et de produits chimiques. Il serait utile de disposer d'une cartographie de celles-ci.

L'Ae recommande de décrire les conclusions de l'étude de dangers relative au risque transport de matières dangereuses réalisée dans le cadre de la plateforme multimodale, et de cartographier les servitudes existantes.

Risque d'inondation

Au regard des données disponibles dans le plan local d'urbanisme de la ville du Havre, les terres-pleins implantés en bordure de l'estuaire de la Seine pourraient être soumis aux risques d'inondations par submersion marine pour une hauteur de marée exceptionnelle de 10 m CMH³¹, dont la période d'occurrence est estimée à 100 ans.

Le site retenu pour le projet présente une cote moyenne calée autour de 9,50 m CMH (soit plus de 2 m au-dessus du niveau moyen du Grand canal du Havre, mais inférieure à la cote de 10 m évoquée ci-dessus). L'étude d'impact précise : « *Hors événement exceptionnel, elles ne sont pas situées en position inondable. Des niveaux tels qu'ils aient entraîné l'inondation des terres-pleins dans le secteur du site du projet n'ont d'ailleurs jamais été observés.* ». Cette analyse mériterait d'être complétée par une présentation des impacts de concomitances de crues exceptionnelles avec des fortes marées, tenant compte des évolutions prévisibles du niveau des mers.

Le GPMH a lancé récemment une étude de danger des ouvrages hydrauliques contribuant à diminuer le risque d'inondation. D'après le dossier, « *les résultats de cette étude sont attendus pour fin 2014 et permettront de confirmer et/ou conforter l'efficacité de ces ouvrages en vue de définir d'éventuelles mesures de réduction.* »

Par ailleurs, l'état initial mentionne la présence de la nappe des alluvions de la Seine à une profondeur de 0,5 m à 1 m, mais la partie de l'étude consacrée au risque de remontée de nappe indique que celui-ci est « *à relativiser* ».

L'Ae recommande que les dernières informations qui seront disponibles sur le risque d'inondation soient portées à la connaissance du public dans les documents de l'enquête publique.

La mesure de compensation sur le marais de Cressenval

Le marais de Cressenval est une zone de 880 ha située dans la réserve naturelle nationale « Estuaire de la Seine »³² à l'est du port, entre l'A 131 et le canal de Tancarville. La mesure de compensation, d'un montant de 2 M€ pour le GPMH (son coût total est estimé à 6M€ environ et supporté par le Conservatoire du

³¹ Cote marine du Havre.

³² Il convient, comme l'Ae l'avait souligné dans son avis du 31 août 2011 sur le chantier multimodal du Port du Havre et le Muséum d'histoire naturelle dans son expertise du 10 juin 2011 sur ce dossier, de rappeler que la création de cette réserve naturelle était une mesure compensatoire aux impacts cumulés de la création du Pont de Normandie et de l'extension du port du Havre dans le cadre du projet Port 2000, notamment suite à un contentieux européen.

Littoral, la DDTM³³, la Maison de l'estuaire et la DREAL³⁴), vise à améliorer la connaissance du fonctionnement hydraulique du marais à y restaurer des zones humides, à y réduire la pression agricole et à y restaurer des habitats prairiaux (maintien en herbe sur 634 ha et remise en herbe sur 135 ha).

L'Ae souligne que les études sont à considérer comme des mesures d'accompagnement et non comme des mesures de compensation.

Les mesures prévues comportent une contribution générale au 3^e plan de gestion de la réserve naturelle et des mesures additionnelles à ce plan de gestion destinées à étendre les modifications de pratiques agricoles et, notamment par des interventions en dehors du périmètre de la réserve naturelle³⁵, à améliorer le fonctionnement hydraulique de l'ensemble du marais.

L'Ae souligne que la restauration des zones humides ne pourra être considérée comme mesure compensatoire écologiquement pertinente que si la gestion appropriée des niveaux d'eau est effectivement assurée.

Dans l'état actuel de la présentation, il n'est pas possible d'identifier la superficie de zones humides créées ou restaurées par la mesure de compensation de la destruction de 48 ha dans l'hypothèse où le GPMH serait le seul financeur³⁶. La mesure d'ensemble dépendant de plusieurs financements, il serait utile de préciser si elle conserve sa pertinence et dans quelle mesure dans l'hypothèse où les autres financeurs feraient défaut, ou différeraient leurs financements.

Par ailleurs, le dossier n'est pas d'une grande clarté sur l'inclusion ou non dans cette mesure de compensation de la mise en œuvre des préconisations qui résulteront de l'étude du fonctionnement hydraulique du marais. Enfin et comme déjà recommandé plus haut, une présentation de son état initial est indispensable pour apprécier la réalité de la valeur ajoutée de la mesure de compensation.

L'Ae rappelle en effet que le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2010-2015 prévoit dans sa disposition 78 : « *Les mesures compensatoires (cf. disposition 46) doivent obtenir un gain équivalent sur ces aspects, en priorité dans le bassin versant impacté et en dernier ressort à une échelle plus large. À cet effet, elles prévoient l'amélioration et la pérennisation de zones humides encore fonctionnelles (restauration, reconnections, valorisation, meilleure gestion...) ou 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 et en priorité sur la même masse d'eau. À défaut, les mesures compensatoires prévoient la création d'une zone humide à hauteur de 150 % de la surface perdue* ». Si cette disposition semble respectée par le projet avec la mesure de compensation prévue, il conviendrait que le dossier le démontre formellement.

L'Ae recommande de préciser :

- ***l'ensemble des engagements concernant le territoire de la réserve naturelle « Estuaire de la Seine » déjà pris en compensation de projets antérieurs et les synergies entre ces diverses mesures ;***
- ***le contenu et le gain environnemental de la mesure de compensation sur le marais de Cressenval afin de démontrer sa compatibilité avec le SDAGE, y compris dans l'hypothèse où le GPMH serait le seul financeur, et d'indiquer si des actions sur son fonctionnement hydraulique seront effectivement mises en œuvre dans le cadre de la mesure COMPI suite à l'étude du fonctionnement hydraulique du marais.***

Autres aspects

Le paysage n'est que très rapidement traité par l'étude d'impact, qui mentionne curieusement « l'absence de site paysager remarquable » alors que les personnes qui viennent d'emprunter le pont de Normandie après avoir franchi l'estuaire de la Seine longent le site du projet en le surplombant. Ils perçoivent actuellement une vaste prairie humide. Le projet induira la construction de bâtiments dédiés à la logistique dont l'insertion paysagère n'est le plus souvent pas la première des qualités.

³³ Direction départementale des territoires et de la mer.

³⁴ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

³⁵ Il s'agit d'interventions sur une bande de 100 m en bord du canal de Cressenval et sur deux zones agricoles situées aux extrémités est et ouest du marais, ainsi que du rétablissement de l'alimentation hydraulique du marais dans un secteur de 75ha situé entre la falaise et l'A 131.

³⁶ Les surfaces respectives des zones humides détruites et du marais de Cressenval laissent supposer que le taux de compensation SDAGE.

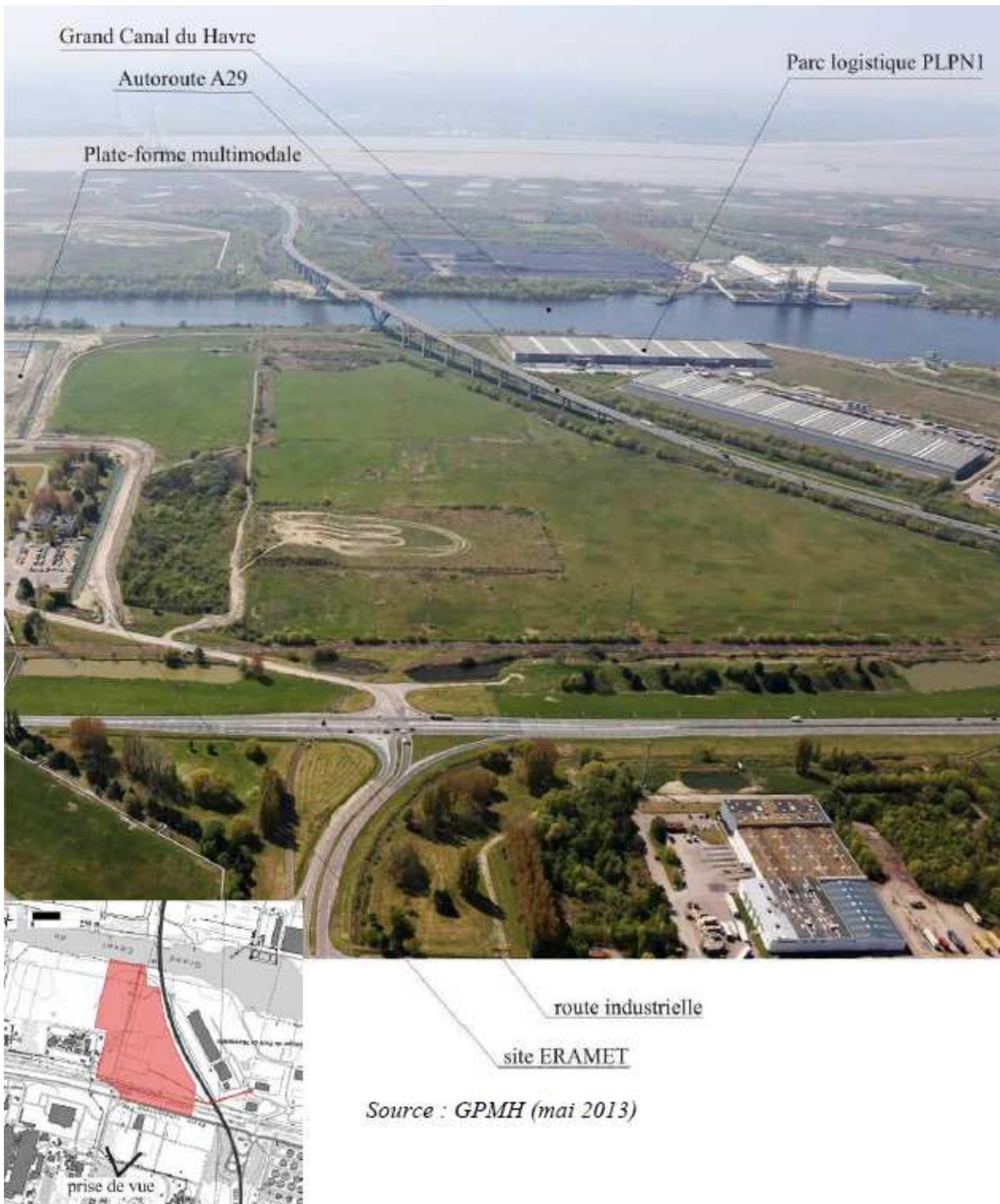


Figure 6 : Vue aérienne du site (Source : étude d'impact)