



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du quai de la plate-forme de Petit-Couronne (76)

n°Ae: 2016-67

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 19 octobre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la plateforme du quai de Petit-Couronne (76).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenvic, Thérèse Perrin, Mauricette Steinfeld, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, Thierry Galibert, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Pierre-Alain Roche.

* * *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de Seine-Maritime, le dossier ayant été reçu complet le 25 juillet 2016.

Cette saisine étant conforme 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. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté, par courriers en date du 1^{er} août 2016 :

- la préfète de Seine-Maritime et a pris en compte sa réponse en date du 29 août 2016,*
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 15 septembre 2016, transmettant l'avis de l'agence régionale de santé (ARS).*

En outre, sur proposition du rapporteur, l'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, et a pris en compte sa réponse en date du 28 septembre 2016.

Sur le rapport de Maxime Gérardin, et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, 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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le Grand port maritime de Rouen (GPMR) projette de viabiliser un terre-plein de 31 ha situé en arrière d'un quai existant, sur le territoire de la commune de Petit-Couronne. Ce site est identifié dans le projet stratégique du GPMR comme une des dernières réserves foncières en « bord à quai » significative du port amont.

Il y créera des voiries, des réseaux techniques et des équipements d'assainissement et d'intégration paysagère. Les terrains seront ensuite attribués à des entreprises de la « *logistique spécialisée* ».

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet, qui consiste à recycler des réserves foncières du GPMR sans nouvelle consommation d'espace, sont :

- un aménagement du site favorable à l'utilisation des modes de transport de marchandises alternatifs à la route,
- la gestion des déblais pollués présents sur le site,
- la gestion globale des risques technologiques, au sein du site et dans son voisinage,
- la préservation de la qualité de l'air dans l'agglomération rouennaise,
- la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme.

La réalisation du projet en plusieurs temps (aménagement par le GPMR, puis installation des entreprises) imposera de conduire dans la durée la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts. Le cas échéant, à l'occasion des demandes d'autorisation ultérieures des futurs occupants du site, cette étude d'impact aurait vocation à être actualisée et annexée aux dossiers de ces demandes, s'il apparaissait que certains impacts devaient être notablement modifiés.

L'Ae recommande principalement de :

- fournir une synthèse, pour chaque thématique environnementale, de l'enveloppe des impacts pris en compte a priori, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à inscrire aux cahiers des charges des AOT² ;
- préciser si des activités à risque technologique ont vocation à être accueillies sur le site et de quelle façon ces risques seront pris en compte vis-à-vis des autres installations du site ;
- reprendre l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air, en recherchant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts ;
- expliquer comment le maître d'ouvrage prévoit d'optimiser l'organisation du site pour ne pas décourager l'usage par les entreprises des modes de transport de marchandises alternatifs à la route, et de prendre toute disposition utile en la matière ;
- étendre le traitement des rejets au quai existant, indispensable aux activités à accueillir sur la plateforme, et dont les eaux se rejettent aujourd'hui directement en Seine.

Les autres recommandations de l'Ae sont précisées au fil de l'avis détaillé ci-après.

² Autorisation d'Occupation Temporaire.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le grand port maritime de Rouen (GPMR), qui a une activité "vracs solides" importante, projette de viabiliser un terre-plein de 31 ha situé dans sa zone industrialo-portuaire, en arrière d'un quai existant, sur le territoire de la commune de Petit-Couronne. Créé et imperméabilisé en 1973, ce site a été peu utilisé (pour un stockage temporaire de charbon en 1993 et par diverses activités industrielles) et a fait l'objet de remblais successifs par dépôts de produits de dragage. Le port prévoit d'y créer des voiries, des réseaux techniques, et des équipements d'assainissement et d'intégration paysagère. Les terrains seront ensuite attribués à des entreprises de la « *logistique spécialisée* ». Ce site est identifié dans le projet stratégique 2014-2019 du GPMR³ comme une des dernières réserves foncières en « bord à quai » significative du port amont.



Figure n° 1 : Situation du projet dans la zone portuaire et industrielle. Source : dossier du maître d'ouvrage, sur fond de carte Geoportail.

1.2 Aménagements projetés

Le terre-plein à aménager est encadré :

- à l'ouest, par la Seine et un quai créé dans les années 1970 et en exploitation,

³ Voir avis Ae n°2014-73 du 22 octobre 2014

- à l'est, par le boulevard maritime, des jardins ouvriers, un faisceau ferroviaire du port, puis la ville de Petit-Couronne,
- au nord, par la darse dite des docks, largement envasée,
- au sud, par la route menant au bac qui relie Petit-Couronne à l'autre rive, puis les sites Pétroplus (raffinerie fermée en 2013 ; site en cours d'assainissement et de reconversion) et Butagaz.



Figure n° 2 : Photographie aérienne du site (source : dossier). Depuis la date de la photographie, les éléments marqués d'une croix ont été supprimés, et les entreprises Surveyfert, GDE et Beuzelin se sont implantées respectivement dans le rectangle rouge (hangar de stockage), dans le rectangle parallèle au quai (enclos de stockage de déchets métalliques) et, à son nord, sous l'inscription « terminal » (silo à grains).

Le port prévoit d'aménager :

- une voirie parcourant le terrain à l'est, parallèlement au boulevard maritime, et accessible depuis l'extrémité nord du site, ainsi qu'une « voirie transversale » perpendiculaire à la première,
- des dispositifs de traitement des eaux pluviales (en particulier de leur pollution chronique) correspondants,

- les réseaux techniques nécessaires pour le raccordement des entreprises qui s'installeront sur le site (celles-ci devront traiter leurs propres eaux pluviales, avant rejet dans le réseau mis en place par le port),
- un merlon, constitué avec les matériaux présents sur le site (et de la terre végétale saine), entre les voies ferrées et la ville de Petit-Couronne,
- des « espaces à vocation écologique », au sud du site (emplacement de jardins ouvriers en bas à droite de la photographie ci-dessus) et au sud du merlon paysager, ainsi qu'une noue longeant la voie de desserte principale.

Un phasage est prévu (les parcelles les plus au nord seront aménagées en premier).

L'Ae note que le terrain a déjà évolué depuis la rédaction de l'étude d'impact, du fait de l'installation d'entreprises. Ceci a notamment conduit le GPMR à créer une voirie nouvelle permettant désormais d'accéder au site par le sud, depuis la route du bac de Petit-Couronne. Les aménagements projetés semblent aussi avoir légèrement évolué (ajout d'une noue, par exemple).

L'Ae recommande de mettre à jour la description du projet par les informations les plus récentes.

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage du GPMR sont estimés à environ 5 millions d'€ HT.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier soumis à l'avis de l'Ae est un dossier d'autorisation unique, regroupant l'autorisation au titre de la loi sur l'eau⁴ et la dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces⁵, associées aux travaux sous maîtrise d'ouvrage du GPMR.

Après réalisation des aménagements portuaires, celui des différents terrains sera effectué par les entreprises accueillies sur le site. Le GPMR délivrera des autorisations d'occupation temporaires (AOT), auxquelles seront annexées des cahiers des charges. Chaque entreprise devra obtenir les autorisations nécessaires à son activité.

Le projet est soumis à étude d'impact en raison de la superficie aménagée⁶, puis à enquête publique (au titre à la fois de l'autorisation unique et de l'étude d'impact). Puisque le GPMR, maître d'ouvrage, est un établissement public relevant de la tutelle de la ministre de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le dossier est l'Ae du CGEDD⁷.

Le dossier fait référence par erreur à un « *avis préalable* » sollicité auprès des services de l'Etat « *conformément à l'article R.122-4 du code de l'environnement* ». L'Ae rappelle que le cadrage préalable facultatif prévu par cet article ne peut être rendu que par l'autorité environnementale compétente sur le projet, sur demande formelle du pétitionnaire.

Le dossier comporte une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 les plus proches. Elle conclut à l'absence d'effet significatif, conclusion qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

⁴ Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

⁵ Articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement.

⁶ Rubrique 33 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

⁷ En application de l'article R.122-6 II 2° du code de l'environnement.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

En premier lieu, l'Ae relève que le projet consiste à recycler des réserves foncières du GPMR, dont la vocation a été confirmée par son projet stratégique 2014–2019, sans nouvelle consommation d'espace vers l'extérieur de l'agglomération rouennaise.

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- un aménagement du site favorable à l'utilisation des modes de transport de marchandises alternatifs à la route,
- la gestion des déblais pollués présents sur le site,
- la gestion globale des risques technologiques, au sein du site et dans son voisinage,
- la préservation de la qualité de l'air dans l'agglomération rouennaise,
- la gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme.

La réalisation du projet en plusieurs temps (aménagement par le GPMR, puis installation des entreprises) imposera de conduire dans la durée la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, au fur et à mesure des différentes implantations.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est facilement accessible, bien illustrée, et renvoie de manière claire aux expertises techniques réalisées.

Elle porte à ce stade sur les aménagements portuaires, incluant des services aux entreprises susceptibles de s'y installer, ainsi que, pour certains enjeux, sur les impacts des entreprises qui s'installeront. Afin de prendre en compte ces derniers, l'étude d'impact retient, quoique pas toujours très explicitement, un scénario enveloppe, basé sur des hypothèses majorantes quant aux caractéristiques et impacts des activités. L'Ae souligne que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) appropriées, construites à partir de ces hypothèses, seront notamment à intégrer dans les cahiers des charges des AOT du domaine portuaire, mais aussi dans les futures autorisations de chacune des activités privées.

À l'occasion des demandes d'autorisation ultérieures des futurs occupants du site, l'étude d'impact devra être actualisée et annexée aux dossiers de ces demandes, s'il apparaissait que certains impacts diffèrent notablement de ceux pris en compte à ce stade.

L'Ae recommande au GPMR de fournir une synthèse, pour chaque thématique environnementale, de l'enveloppe des impacts pris en compte a priori, et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à inscrire aux cahiers des charges des autorisations d'occupation temporaire.

2.1 Périmètre de la zone d'étude

L'Ae observe que la plateforme à aménager est conçue pour fonctionner en relation étroite avec l'avant-quai existant, nécessaire notamment pour l'accès à tous les modes de transport autres que routiers. L'activité de certaines entreprises sera « à cheval » entre la plateforme et l'avant-quai, comme c'est le cas aujourd'hui de Surveyfert, récemment installée. L'accueil de nouvelles activités sur la plateforme augmentera l'activité sur le quai. Ces développements doivent être pris en

compte par l'étude d'impact ; ceci a des conséquences principalement pour ce qui concerne les rejets en Seine (voir ci-après, § 2.4.4).

De même, les flux de marchandises associés à l'activité de la plateforme doivent être pris en compte. À ce stade, l'analyse des impacts des poids lourds ne porte que sur ceux liés aux trafics à l'intérieur de la plate-forme, ce qui ne prend pas en compte les effets indirects du projet pour l'agglomération rouennaise (voir ci-après le § 2.4.2, relatif à la qualité de l'air).

Ces trafics emprunteront vraisemblablement, en majorité, le boulevard maritime et le « barreau des Docks » depuis et vers le diffuseur de la RN 338 (« Sud III »). Le rapporteur de l'Ae a été informé par les représentants du GPMR qu'un élargissement de ce barreau serait réalisé, dans la même temporalité que la plateforme. Le GPMR en assure également la maîtrise d'ouvrage. D'après les informations fournies, ces travaux seraient nécessaires pour accueillir, à terme, l'ensemble du trafic susceptible d'être généré par la plateforme, dans des hypothèses majorantes ; mais leur raison première serait le projet d'aménagement des accès routiers Sud du pont Flaubert, porté par l'Etat, pendant la réalisation duquel les poids lourds empruntant la voie Sud III seraient déviés vers le boulevard maritime. L'Ae souligne qu'en tout état de cause, cet aménagement routier doit être pris en compte dans l'étude d'impact du projet qui déclenche sa réalisation.

L'Ae recommande au GPMR de veiller à la bonne prise en compte des impacts de l'aménagement du « barreau des Docks » et à la définition de mesures appropriées, dans le cadre de la présente étude d'impact, voire dans celle de l'aménagement des accès au pont Flaubert .

2.2 Analyse de l'état initial

L'état initial fait peu référence aux activités installées récemment sur le site. Il serait nécessaire d'expliquer le cadre dans lequel leur installation a été autorisée (tant par les services de l'Etat que par le GPMR), et les prescriptions qui s'y appliquent, ce qui permettrait de démontrer la cohérence entre ces installations et les raisonnements tenus par l'étude d'impact. Ceci pourrait aussi permettre au GPMR de montrer comment il encadre l'activité des entreprises présentes, ce qui conforterait la crédibilité de sa démarche d'étude d'impact.

L'Ae recommande de compléter l'état initial en fournissant des éléments sur les impacts environnementaux des entreprises déjà installées sur la plateforme ou sur le quai.

2.2.1 Sols pollués et eaux souterraines

Le site a fait l'objet d'investigations approfondies sur cette question (campagne initiale en 2012, campagne complémentaire en 2014). Elles ont confirmé une contamination hétérogène des sols, notamment par des métaux lourds et des hydrocarbures. Plusieurs échantillons présentent des concentrations supérieures aux seuils d'acceptation dans les installations de stockage des déchets inertes, un échantillon présentant même une concentration de 830 mg/kg d'hydrocarbures totaux. Les analyses sur la qualité de la nappe ne révèlent pas de dégradation majeure.

L'étude d'impact rappelle que seul des usages industriels seront envisagés sur le site et qu'après aménagement (zone goudronnée et bétonnée), il sera nécessaire de prendre en compte l'exposition par inhalation des gaz du sol.

2.2.2 Eaux superficielles

La Seine constitue le milieu récepteur des eaux pluviales issues non seulement du site du projet et de ses abords, mais également de l'ensemble de la zone industrielle et portuaire. Du point de vue de sa qualité générale dans le secteur du projet, elle reste altérée par les nitrites (critère de qualité « physico-chimie »), le cuivre (critère de qualité « métaux lourds ») et par les hydrocarbures aromatiques polycycliques (critère de qualité « micropolluants organiques »).

La plateforme est actuellement partiellement assainie par un réseau discontinu de fossés à ciel ouvert (terre-plein) et de canalisations enterrées. Sur les emprises projetées, le réseau de collecte des eaux pluviales est partiel : l'infiltration vers la nappe reste l'exutoire principal des eaux de pluie.

2.2.3 Qualité de l'air

La qualité de l'air de la zone d'étude reflète un bruit de fond de certains composés émanant des activités industrielles, portuaires, urbaines et de transport. Le secteur des transports, par exemple, occupe une part significative des émissions de benzène, d'oxydes d'azote et de particules. Quelques installations industrielles importantes limitrophes du projet, impactent également régulièrement la qualité de l'air ambiant de la zone. Elle reste néanmoins conforme aux seuils et valeurs limites définis par la réglementation. Le dossier pourrait néanmoins préciser le nombre de jours de dépassement de la valeur moyenne journalière pour les PM10⁸.

2.2.4 Risques naturels et technologiques

La plateforme est concernée au sud par le périmètre d'étude du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de Petit-Couronne, et au nord par celui de Petit-Quevilly et Grand-Quevilly. Les périmètres de dangers ne sont présentés que pour le PPRT de Petit-Couronne, sans qu'il soit possible de savoir, si cela signifie que les périmètres de danger de Petit- et Grand-Quevilly ne recoupent pas la plateforme, ou s'il s'agit d'un oubli.

L'Ae recommande de préciser la situation de la plateforme vis-à-vis du PPRT de Petit-Quevilly et Grand-Quevilly.

Le PPRT de Petit-Couronne est susceptible d'évoluer, suite à la fermeture du site Pétroplus. Le projet prévoit de ne pas implanter d'installations dans le secteur soumis à l'aléa de Petit-Couronne, ni d'y positionner la base vie ou un stockage de matériels durant le chantier.

En revanche, elle ne précise pas si des installations générant des risques technologiques pourront être installées sur la plateforme, et comment la maîtrise des risques produits les uns sur les autres par les différents occupants sera assurée.

L'Ae recommande de préciser si des activités à risque technologique ont vocation à être accueillies sur le site et de quelle façon ces risques seront pris en compte vis-à-vis des autres installations du site.

⁸ De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

Le projet se place pour la majeure partie au dehors des zones soumises aux aléas d'inondation par débordement de la Seine. La zone exposée en cas de situation exceptionnelle occupe une superficie très réduite de 3 650 m²

2.2.5 Milieux naturels

Les expertises faunistiques et floristiques réalisées n'appellent pas de remarque de l'Ae. Elles font apparaître que la valeur écologique des milieux rencontrés est en général relativement faible, du fait du caractère remanié des terrains et des différentes pressions. Elle relève néanmoins la présence d'espèces protégées ou patrimoniales : Oedicnème criard (nicheur sur le site), Petit gravelot, Linotte mélodieuse, Crapaud calamite présent dans des mares aménagées à cet effet par le Port, et une station à Characées. Des espèces exotiques envahissantes sont aussi rencontrées : Buddleia de David, Sénéçon du Cap et Renouée du Japon.

L'état initial n'appelle pas d'autre commentaire de l'Ae pour les autres enjeux (eau, milieux naturels, continuité écologique), compte tenu du caractère déjà artificialisé du site.

2.3 Examen des solutions de substitution, et justification du projet retenu

Le dossier justifie le choix du site essentiellement par référence aux vocations des espaces définies dans le projet stratégique. Il met également en avant la bonne desserte routière, maritime, fluviale et ferroviaire du site.

Le type d'activité anticipé sur les parcelles à lotir, et plus généralement la stratégie du GPMR pour développer la plateforme⁹, sont peu développés par le dossier. Celui-ci relève pourtant que le Conseil de l'estuaire¹⁰ du 23 janvier 2015 déplorait la difficulté d'émergence des sites logistiques, notant qu'« *au niveau local, [...] la notion de logistique à valeur ajoutée est souvent mal comprise* ».

L'Ae recommande, pour la complète information du public, de rappeler l'explication de la stratégie du GPMR pour le développement de la plateforme et du type d'activités le plus susceptible d'être accueilli.

Elle recommande notamment au GPMR de réserver les implantations les plus favorables à l'usage des modes de transport des marchandises alternatifs à la route aux entreprises les plus susceptibles d'en tirer pleinement parti.

⁹ Dont il est tout à fait compréhensible qu'elle comporte une part d'incertitude et d'adaptabilité vis-à-vis des opportunités qui se présenteront.

¹⁰ Le Conseil de l'estuaire, installé le 28 mai 2001, réunissant les principaux décideurs de l'action publique, qui débat des stratégies d'aménagement et de développement et veille à la cohérence effective des préoccupations économiques, sociales et environnementales

2.4 Analyse des impacts du projet et des mesures, pour les éviter, les réduire et les compenser

2.4.1 Sols pollués

La bonne gestion des sols pollués, notamment ceux déplacés, est un enjeu du projet. Les analyses présentées et les mesures prévues n'appellent pas de remarques de l'Ae.

Des opérations d'« écrémage » de la nappe sont en cours à l'extrémité sud-est du site.

L'évaluation des risques sanitaires, tenant compte de l'inhalation des composés volatils provenant des sols et de la nappe, conclut à un niveau de risque largement inférieur à la valeur repère.

2.4.2 Trafics routiers, qualité de l'air

L'étude d'impact prend en compte un maximum de 1 070 trajets en poids-lourds et 270 en voiture générés par jour par le projet. Comme noté plus haut, l'effet de ces trafics n'est pris en compte que sur les extrémités des trajets, à l'intérieur de la plateforme. Ceci est insuffisant : il conviendrait *a minima* d'identifier les itinéraires probables, à travers l'agglomération, des flux engendrés.

L'Ae recommande d'étendre à l'échelle de l'agglomération l'analyse des flux routiers générés par la plateforme.

De ce fait, l'effet du projet sur la qualité de l'air n'est évalué que partiellement et sommairement. L'étude d'impact semble considérer le fait que la zone de Petit-Couronne est « déjà impactée par les émissions liées aux activités industrielles et portuaires et par les émissions du bourg densément peuplé de Petit-Couronne » comme un facteur permettant de relativiser l'impact du projet, alors qu'il s'agit d'un enjeu important, le projet ayant pour effet d'accroître des risques sanitaires déjà présents. De même, l'analyse de sa compatibilité avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) et avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) reste incomplète. Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation n'est prévue.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des impacts du projet sur la qualité de l'air, en analysant de manière détaillée les conséquences à tirer du PPA et du SRCAE pour le projet, et en recherchant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

Si le dossier met en avant le caractère multimodal de la plateforme, et sa desserte par le mode ferroviaire, il ne décrit pas les mesures prises pour que les entreprises puissent accéder au mieux à l'ensemble des modes : il n'est pas expliqué comment le plan-masse du site est conçu pour que leur accès au mode ferroviaire (à l'intérieur de la parcelle de chacune, ou via le quai, mutualisé ?) soit efficace. Concernant les modes fluviaux et maritimes, l'Ae constate que les installations des entreprises Beuzelin et GDE sont disposées de telle sorte, le long du quai, qu'elles semblent en barrer la majeure partie du linéaire, avant même que les terrains de la plateforme aient commencé à être lotis.

L'Ae recommande au GPMR d'expliquer comment il prévoit d'optimiser l'organisation du site pour ne pas décourager l'usage par les entreprises des modes de transport de marchandises alternatifs à la route, et de prendre toute disposition utile en la matière.

Concernant les déplacements des personnes depuis et vers la plateforme, le dossier ne traite pas la question des modes alternatifs à la voiture. Alors même qu'il note que « *la commune de Petit-Couronne présente une offre d'emploi significative qui permet à la plupart des actifs de travailler dans la commune même* », et que les distances entre les entrées de la plateforme et les habitations de la commune varient de quelques centaines de mètres à 3 kilomètres au maximum, et les voiries prévues ne comportent aucun aménagement pour les modes actifs (marche à pied et vélo). Ces voiries seront fortement parcourues par des poids lourds et sont strictement dimensionnées pour eux-ci¹¹, ce qui sera très dissuasif pour les modes actifs. De même, le dossier n'examine pas la possibilité de ménager des cheminements entre la plate-forme et les arrêts de bus les plus proches.

L'Ae recommande, au titre de la réduction des impacts du projet, d'examiner les possibilités d'accès à la plateforme par les modes alternatifs à la voiture, et de prévoir les aménagements nécessaires pour rendre ces trajets aussi directs et confortables que possible.

L'Ae relève enfin que, de manière compréhensible, « *le dossier n'intègre pas les activités industrielles et portuaires qui pourront s'implanter à terme lorsque l'ensemble de la plateforme sera viabilisée* ». En conséquence, la qualité de l'air étant déjà dégradée, dans l'hypothèse où des activités générant des émissions de polluants de l'air autres que via leur trafic s'implanteront sur la plateforme, l'étude d'impact devrait être actualisée sur le thème de la qualité de l'air, outre les premières mesures à prévoir d'ores et déjà.

2.4.3 Adduction d'eau

Ponctuellement, l'agence régionale de santé (ARS) relève qu'un disconnecteur pourrait être installé au niveau du raccordement du site au réseau public d'eau potable, afin d'éviter tout retour d'eau.

2.4.4 Eaux rejetées

Le GPMR réalisera les ouvrages de traitement des eaux pluviales des voiries et espaces qu'il aménage (régulation du débit de fuite, abattement de la pollution chronique aux hydrocarbures, mise en place de vannes de sectionnement pour isoler une pollution accidentelle), ainsi que le réseau de collecte sur lequel les entreprises devront raccorder leurs rejets, traités de la même manière.

Dans sa contribution susmentionnée, la DREAL fait remarquer que, puisque le cuivre est le paramètre déclassant de la masse d'eau recevant le rejet, il pourrait être approprié qu'un dispositif d'épuration ciblant les métaux lourds soit mis en place.

L'Ae recommande d'examiner, en lien avec les services de l'Etat, l'opportunité de prévoir un traitement des rejets ciblant les métaux lourds.

L'Ae relève que l'avant-quai ne dispose aujourd'hui d'aucun dispositif de traitement de ses rejets, et que le projet présenté en augmentera l'activité. Les rejets induits par l'activité supplémentaire sont bien un effet du projet, même s'ils n'entrent pas dans le champ de l'autorisation sollicitée au

¹¹ C'est le cas aussi de l'accès sud de la plateforme récemment réalisé, alors même que la voie à laquelle il se raccorde (la route d'accès au bac) comporte une piste cyclable confortable servant aussi de trottoir.

titre de la loi sur l'eau. L'étude d'impact doit donc les aborder, et rechercher les moyens de les éviter, réduire ou compenser.

Le rapporteur de l'Ae a été informé par les représentants du GPMR qu'un schéma directeur d'assainissement est en cours d'élaboration, pour recenser les besoins de mise à niveau des installations à l'échelle du GPMR, mais qu'il ne débouchera pas sur des réalisations suffisamment rapides pour être simultanées avec la mise en service de la plateforme. En plus de la nécessité d'examiner les rejets de l'avant-quai dans le cadre de l'étude d'impact, l'Ae souligne, sans préjuger de la nature des travaux de mise à niveau nécessaires, que l'activité à venir sur le quai pourra rendre plus difficile dans le futur la réalisation de ces travaux.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d' :

- *évaluer les rejets en Seine produits par l'activité induite sur le quai, qui ne dispose pas de dispositifs de traitement des pollutions,*
- *expliquer la nature des travaux nécessaires à la mise à niveau des installations portuaires en termes d'assainissement,*
- *intégrer les dispositifs nécessaires dans le projet.*

2.4.5 Milieux naturels

Des mesures d'évitement et de réduction sont prévues, ainsi que des mesures compensatoires : sur site, il s'agit de la création de mares, de noues, et la gestion de surfaces pour y conserver des habitats pionniers. Hors site, il s'agit de mesures destinées à rendre favorables à la nidification de l'Oedicnème criard deux espaces gérés par le GPMR, dans le cadre de son plan de gestion des espaces naturels. La demande de dérogation au régime de protection stricte des espèces affectées est en cours d'instruction par le conseil national de protection de la nature.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est bien proportionné, et présente les mêmes qualités et défauts que l'étude d'impact.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences du présent avis.