



Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

**Avis délibéré
Installation et exploitation d'un site de nettoyage et
maintenance de barges et de bateaux fluviaux
sur la commune du Havre (76)**

N° MRAe 2022-4692

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement concernant le projet d'installation et d'exploitation du site de la société Mahieu Maintenance spécialisée dans le nettoyage et la maintenance de barges et de bateaux fluviaux sur la commune du Havre (76), menée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, unité départementale du Havre, pour le compte du préfet de Seine-Maritime, l'autorité environnementale a été saisie le 26 octobre 2022 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et les recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 16 décembre 2022 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base des travaux préparatoires produits par la Dreal de Normandie.

Cet avis est émis collégialement par l'ensemble des membres délibérants présents : Marie-Claire BOZONNET, Edith CHATELAIS, Corinne ETAIX, Noël JOUTEUR, Christophe MINIER et Arnaud ZIMMERMANN.

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

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

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

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

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

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

SYNTHÈSE

L'autorité environnementale a été saisie le 26 octobre 2022 pour avis sur le projet d'installation et d'exploitation d'un site de nettoyage et de maintenance de barges et bateaux fluviaux sur la commune du Havre (Seine-Maritime), porté par la société Mahieu Maintenance.

Le projet consiste à créer les installations nécessaires à l'assèchement, au nettoyage et au dégazage des unités fluviales. Il s'implante sur un site localisé dans la zone industrialo-portuaire, le long du canal de Tancarville, représentant une emprise de 12 278 m².

Le projet fait l'objet d'une procédure d'autorisation prévue par l'article L. 512-1 du code de l'environnement relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), ainsi que d'une procédure de déclaration au titre de la « loi sur l'eau » en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale portent sur l'eau, la biodiversité, la santé humaine et le climat.

Pour l'autorité environnementale, le dossier mérite d'être complété notamment en ce qui concerne les enjeux liés aux risques de pollution des eaux, aux pollutions atmosphériques et sonores, à la biodiversité et aux zones humides, ainsi qu'aux consommations énergétiques et aux émissions de gaz à effet de serre.

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

Avis

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1 Nature du projet

Le projet est porté par la société Mahieu Maintenance, spécialisée dans le nettoyage et la maintenance de barges et de bateaux provenant d'industriels. Elle appartient au groupe Sogestran dont l'activité est le transport fluvial et maritime, ainsi que le service aux industries.

Actuellement, le porteur de projet dispose dans la région de trois établissements. Le projet concerne l'implantation sur un nouveau site de l'activité exercée par celui situé route du Pont VII, sur la commune du Havre. Ce nouvel établissement sera spécialisé dans le nettoyage de barges et de bateaux fluviaux appartenant au groupe Sogestran, après leur transport de produits pétroliers.

Le maître d'ouvrage ne précise pas les raisons de cette nouvelle implantation de l'activité existant sur un autre site, ni le devenir de ce dernier.

Les activités du site seront les suivantes :

- l'assèchement des unités fluviales par un système de pompage adapté au type de produits contenus dans les unités fluviales : 40 % d'entre eux sont des résidus d'hydrocarbures dangereux et 60 % sont des huiles non dangereuses ;
- le nettoyage des unités fluviales : lavage à l'eau chauffée par le biais des chaudières gaz, ou au solvant, à l'aide de têtes de lavage afin de pulvériser l'intérieur des cuves vidées ;
- le dégazage des barges : en moyenne, 150 dégazages par an de 24h chacun.

Le site, localisé le long du canal de Tancarville reliant le Havre à la Seine, représente un total foncier de 12 278 m² sur les parcelles NR 19 et 20 sur lesquelles est prévue la réalisation :

- d'un bâtiment d'environ 321 m² comprenant l'accueil, un atelier, un magasin, des bureaux, une salle de réunion, des vestiaires et un réfectoire ;
- de dix cuves de stockage contenant chacune des résidus de cargaison issus des barges (alkylats, hydrocarbures C10, dicyclopentadienne, pipérylène, tétramère, résidus de cargaison en mélange, diesel marine léger, xylène) ;
- de quatre cuves de stockage des eaux de lavage ;
- des cuves de stockage pour produits dangereux ;
- d'un oxydateur thermique et son pré-traitement des vapeurs ;
- de deux filtres de charbon actif ;
- d'une tonne à vide de 10 m³ dans un container ;
- d'un compresseur stocké dans un container ;
- de deux chaudières à gaz implantées dans deux containers ;
- d'une cuve de stockage d'azote pour l'inertage ;
- des pompes ;
- d'un quai d'amarrage pour les barges et les bateaux : l'amarrage d'un bateau fluvial par semaine est prévu ;
- des voiries et d'un parking.

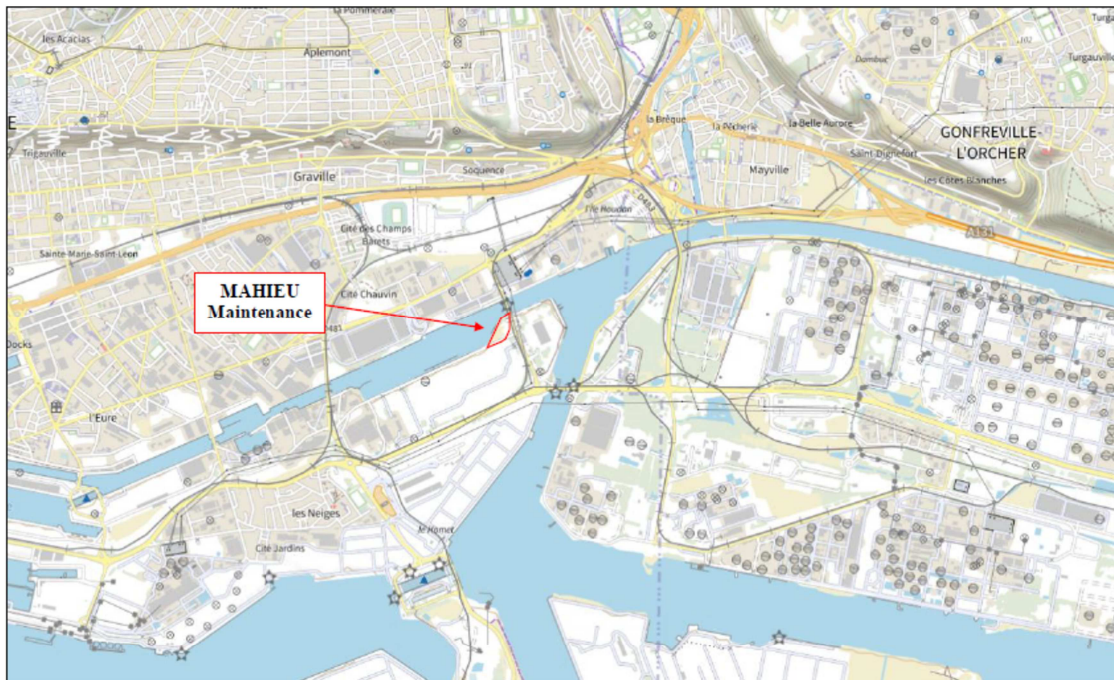


Figure 1: Localisation du projet (échelle 1/25000, source p. 39 de l'étude d'impact - EI)



Figure 2: Plan du site et des zones de stockage (source p. 16 EI)

Avis de la MRAe Normandie n° 2022-4692 en date du 16 décembre 2022
 Installation et exploitation d'un site de nettoyage et de maintenance de barges et de bateaux fluviaux
 sur la commune du Havre (76)

1.2 Cadre réglementaire

Procédures d'autorisation

Le projet relève du régime de l'autorisation prévu par l'article L. 512-1 du code de l'environnement relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), au titre de la rubrique n° 2790 (installation de traitement de déchets dangereux à l'exclusion des installations visées aux rubriques 2711, 2720, 2760, 2770, 2792, 2793 et 2795).

Il fait à ce titre l'objet d'une étude de dangers dont le contenu doit être proportionné à l'importance des risques engendrés par l'installation² et est soumis à une procédure d'autorisation environnementale en application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement. Cette autorisation, délivrée par le préfet de Seine-Maritime, ouvrira le droit de réaliser le projet et précisera les éventuelles prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses effets négatifs notables, et si nécessaire compenser ceux qui n'auraient pu être suffisamment évités ou réduits.

Le projet relève par ailleurs du régime de la déclaration au titre de la « loi sur l'eau » en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement, au titre des rubriques n° 3.3.1.0 « *Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha* ».

Évaluation environnementale

Le projet étant soumis à autorisation au titre de la nomenclature des ICPE, le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique, conformément aux articles L. 122-1, L. 122-2 et R. 122-2 du code de l'environnement. Il doit par ailleurs faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000³ en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

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

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

² Arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

³ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats, en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

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

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet. Il est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement et est distinct de la décision d'autorisation.

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

1.3 Contexte environnemental du projet

Le projet prévoit l'implantation d'un établissement de nettoyage et de maintenance de barges et de bateau fluviaux, dans un secteur déjà fortement anthropisé (nombreux obstacles à la continuité des trames vertes et bleues), en bordure du canal de Tancarville, à environ 5,6 km à l'est du centre-ville du Havre, entre les ponts VI et VII, dans le département de la Seine Maritime.

Le site est desservi par voie routière depuis la chaussée de la Moselle, en limite sud et par voie fluviale sur les façades nord et ouest. Un quai d'amarrage est situé sur une partie de la façade ouest.



Figure 3: Desserte routière du site (source p. 10 EI)



Figure 4 : Implantation cadastrale (source p. 8 EI)

D'après le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Havre, les deux parcelles concernées sont situées en zone UIPg1, zone urbaine industrialo-portuaire correspondant à des secteurs d'activités industrielles lourdes. Les plus proches habitations sont situées à 950 mètres.

Le projet est localisé en dehors de toute zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) de type I ou de type II.

S'agissant des sites Natura 2000, le plus proche est la zone de protection spéciale (ZPS) « Estuaire et marais de la basse Seine », référencée FR2310044 et située à environ 3,7 kilomètres au sud du site. La zone spéciale de conservation (ZSC) « Estuaire de la Seine », référencée FR2300121, est située à environ 4,3 kilomètres au sud du site.

Le projet se trouve en dehors de tout site classé ou inscrit au titre des articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement, et n'est pas localisé aux abords d'un monument historique. Il est situé dans la zone tampon de la trame bleue, constituée par le canal de Tancarville, et identifiée au schéma régional de cohérence écologique (SRCE), intégré désormais au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Normandie.

L'intégralité de l'emprise du projet est identifiée comme zone humide d'après les données de la Dreal Normandie⁴. Le PLU du Havre identifie la présence d'une zone humide au sud-est de l'emprise du projet. Une étude de caractérisation de zones humides basée sur des critères pédologiques et floristiques, réalisée en complément d'instruction à la demande des services de l'État, a permis de préciser les caractéristiques du site à cet égard et de délimiter une zone humide avérée sur une surface de 140 m².



Figure 5 : localisation de la zone humide présente sur le site d'après le PLU
(source p. 39 EI)

La commune du Havre est implantée au sein du bassin versant de l'estuaire de la Seine dont l'état écologique est classé moyen en 2019, et l'état chimique mauvais. Le site du projet n'est pas circonscrit dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable et ne possède pas de forage industriel. La zone hydrographique dans laquelle s'inscrit le site est « *Le canal de Tancarville du confluent de la Lézarde (exclu) à l'embouchure ainsi que l'ensemble du port du Havre et l'air* » (code : H740), utilisé principalement pour le transport fluvial de marchandises entre le port du Havre et l'estuaire de la Seine. La masse d'eau concernée par le site d'étude est la masse d'eau cours d'eau-canaux « *Canal du Havre* » (code : FRHR524) qui correspond au canal de Tancarville et au grand canal.

Le site du projet est compris dans une zone inondable par submersion marine identifiée au plan de prévention des risques littoraux par submersion marine de la plaine alluviale nord de l'embouchure de l'estuaire de la Seine, prescrit le 27 juillet 2015. La cartographie relative au territoire à risque important (TRI) d'inondation du Havre classe ce site avec une probabilité moyenne de submersion marine. Enfin, le site est situé au niveau d'une zone potentiellement sujette aux débordements de nappes.

Le site du projet est également concerné par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la zone industrialo-portuaire du Havre, risques liés à l'activité industrielle des entreprises situées dans cette zone. Selon la cartographie du PPRT, le site de MAHIEU Maintenance est localisé sur deux zones soumises à un risque « toxique » qualifié de faible lié à d'éventuels rejets accidentels de produits toxiques sous forme gazeuse par les entreprises environnantes.

⁴ <https://carmen.developpement-durable.gouv.fr/8/zh.map>

Avis de la MRAe Normandie n° 2022-4692 en date du 16 décembre 2022

Installation et exploitation d'un site de nettoyage et de maintenance de barges et de bateaux fluviaux sur la commune du Havre (76)

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

- l'eau ;
- la biodiversité ;
- la santé humaine ;
- le climat.

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

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

2.1 L'eau

Consommations d'eau potable

Le projet nécessitera 1 721 m³ d'eau par an (1 700 m³ pour l'usage industriel et 21 m³ pour l'usage domestique). L'eau sera prélevée sur le réseau public d'adduction d'eau potable. Le dossier ne précise pas si cette consommation d'eau est similaire à celle de l'activité du site existant, ni si dans le contexte de changement climatique, les choix techniques prévus pour ces process seront plus économes en eau par rapport aux procédés actuellement en vigueur.

Rejets d'eaux domestiques et industrielles

Le projet sera à l'origine du rejet d'eaux usées domestiques (sanitaires, réfectoire) ainsi que d'eaux usées industrielles issues du nettoyage des barges et des bateaux. Ces eaux industrielles ainsi que les résidus de lavage seront collectés et stockés temporairement sur le site, puis évacués par la route par un prestataire agréé et traités en tant que déchets dans un centre de traitement agréé. Le maître d'ouvrage prévoit de tenir à jour un registre chronologique de la production et de l'expédition des déchets. L'évacuation des déchets liquides (résidus de cargaison et eaux de lavage) représentera environ 50 poids lourds par an.

Les eaux usées domestiques seront rejetées dans le réseau public des eaux usées et traitées dans la station d'épuration Edelweiss gérée par la communauté urbaine du Havre Seine Métropole et dont la capacité est de 300 000 équivalents habitants.

Gestion des eaux pluviales

Le site est doté d'un réseau séparatif et les eaux de pluie seront collectées dans un réseau dédié, puis traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être rejetées dans le milieu naturel (canal de Tancarville). Le bon fonctionnement de ce dispositif repose sur la garantie de son intégrité et le bon entretien des installations. Le maître d'ouvrage précise (page 69 de l'étude d'impact) les modalités d'entretien des séparateurs à hydrocarbures (vidange annuelle, contrôle visuel mensuel avec traçabilité du contrôle).

Il n'est pas mentionné si la mise en place d'un dispositif de récupération des eaux de pluie pour couvrir une partie des besoins en eaux de process a été étudiée.

Concernant les risques de fuite de produits liquides, des dispositifs de rétention dimensionnés conformément à la réglementation applicable sont prévus. Les rejets accidentels comprennent les déversements accidentels lors des manutentions des récipients mobiles par exemple et les rejets d'eaux d'extinction en cas d'incendie. Un revêtement imperméabilisé (enrobé) est prévu sur les aires de circulation, de stationnement, de manutention et de stockage. En cas de déversement, le volume d'eaux à confiner est calculé à partir des rejets d'eaux d'extinction qui représentent les plus gros volumes. Les besoins en confinement des eaux d'extinction sont évalués à 192 m³ (120 m³ pour la lutte extérieure, 40 m³ pour les eaux de ruissellements liés aux intempéries et 32 m³ pour 20 % du volume contenu dans le local abritant le plus gros volume de produit liquides stockés). Les eaux seront confinées dans les cuves aériennes de stockage des eaux de nettoyage, d'une capacité de 92 m³, et dans un bassin de rétention d'une capacité de 100 m³, avant d'être analysées puis, en fonction des résultats de cette analyse, être soit rejetées dans le milieu naturel, soit évacuées en centres de traitement agréés.

Le dimensionnement de ce dispositif visant à limiter les risques de pollution des eaux mériterait d'être mieux justifié au regard notamment d'événements pluvieux exceptionnels et de l'augmentation de l'intensité des pluies en période hivernale en lien avec le changement climatique ainsi que de l'éventuelle conjonction d'événements (incendie et déversements accidentels, dysfonctionnement des pompes, pluies exceptionnelles, orage, incendie, montée des eaux, etc.).

L'autorité environnementale recommande de démontrer que le dispositif de gestion des eaux de pluies et le dimensionnement du bassin de rétention permettent de limiter suffisamment les risques de pollution des eaux, en particulier compte-tenu de l'augmentation de l'intensité des pluies en période hivernale en lien avec le changement climatique ainsi que de la conjonction d'événements pouvant conduire au dysfonctionnement de ce système de gestion des rejets accidentels.

2.2 La biodiversité

Le maître d'ouvrage indique (page 77 de l'étude d'impact) que « le territoire portuaire accueille plus de 300 espèces d'oiseaux, ainsi que des chiroptères, des amphibiens et des insectes. Pour ce qui est de la flore, plus de 700 espèces ont été répertoriées sur le territoire portuaire, dont 200 possèdent un intérêt patrimonial pour la région. »

Il rappelle également (page 40) que « les milieux interstitiels présents sur l'ensemble de la zone industria-lo-portuaire peuvent constituer des îlots, supports de vie d'espèces pionnières ou peu exigeantes (Crapaud calamite, Pélodyte ponctué...). Ils conviennent principalement aux amphibiens, mais peuvent également accueillir des oiseaux pour une partie de leur cycle de vie. [...] Bien qu'enclavés dans des espaces aménagés, ils ont un réel potentiel d'accueil et sont connectés aux autres espaces naturels à proximité. »

Le dossier ne contient cependant pas d'état initial de l'environnement en matière de biodiversité sur les parcelles concernées ni sur la zone d'influence du projet, en particulier concernant la zone humide identifiée qui, bien qu'enclavée dans des espaces aménagés, a un réel potentiel d'accueil et est connectée aux autres espaces naturels à proximité. L'analyse du maître d'ouvrage sur les impacts potentiels du projet, qu'il estime de nature à ne pas « créer un impact spécifique et significatif sur les milieux naturels, végétal et animal », est par conséquent insuffisamment étayée. Une analyse complète et précise de l'état initial doit être menée en s'appuyant sur les données existantes, des études faune/flore réalisées par des spécialistes dans le cadre du projet et des observations de terrain qui doivent être jointes au dossier pour justifier des effets du projet sur l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude faune-flore permettant d'aboutir à une analyse complète et précise des enjeux de biodiversité du site, afin d'évaluer correctement les incidences potentielles du projet et de définir, autant que de besoin, des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation adaptées et proportionnées aux enjeux identifiés.

S'agissant de la présence éventuelle de zones humides, à la demande de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Seine-Maritime, le maître d'ouvrage a mené une étude complémentaire visant à caractériser la zone humide identifiée sur le site du projet sur la base de critères pédologiques et floristiques assortie d'une étude piézométrique sur une période de trois mois. La prospection de la flore a permis de conclure à la présence de foyers épars de végétations caractéristiques sur une surface de 140 m² au sud-est de l'emprise, sur laquelle il est prévu d'accueillir le bâtiment principal, l'accès des secours, l'aire de retournement et les cuves de stockages d'hydrocarbures et produits chimiques.

Toutefois, seul le courrier de la DDTM synthétisant et prenant acte des conclusions de cette étude figure dans le dossier transmis à l'autorité environnementale, l'étude d'impact se bornant à faire état de la zone humide telle qu'identifiée dans le PLU et à indiquer qu'une étude de caractérisation devra être réalisée pour définir une mesure de compensation, en prévision de laquelle le maître d'ouvrage indique avoir réservé un espace un peu plus au nord du site en vue de recréer ou de déplacer une partie de la zone humide impactée.



L'absence de ces éléments ne permet donc pas de démontrer que le choix d'aménagement du site est la solution la moins impactante, que la séquence « éviter-réduire-compenser » a été correctement menée au regard des impacts du projet sur la zone humide. Le projet ne démontre pas qu'une implantation différente permettant de préserver la zone humide ait été menée malgré des surfaces disponibles conséquentes. En cas d'impossibilité avérée, le projet doit indiquer la mesure de compensation envisagée qui permettra de créer une zone humide au moins équivalente en termes de fonctionnalité et de surface. Une analyse de ces fonctionnalités et des modalités de mise en œuvre de la mesure compensatoire, basée de préférence sur la méthodologie nationale proposée par l'office français de la biodiversité, apparaît indispensable à l'autorité environnementale. Par ailleurs, celle-ci rappelle qu'en cas d'impact résiduel après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, les mesures de compensation doivent être proposées et effectives avant tout aménagement du site.

Figure 6 : Superposition de la zone humide

actuelle et du plan masse du projet, y compris la zone humide à créer en compensation (source p. 75 EI)

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'étude d'impact par l'ensemble des études et du suivi de caractérisation des zones humides réalisés sur le site, ainsi que par une analyse des fonctionnalités de la zone humide identifiée. Elle recommande également, sur cette base, de démontrer qu'aucune mesure d'évitement et de réduction n'est envisageable et de justifier l'efficacité de la mesure de compensation visant la création d'une nouvelle zone humide au regard des fonctionnalités écologiques attendues (biodiversité, hydrologie, hydrogéologie, etc.).

2.3 La santé humaine

Les rejets atmosphériques

Les informations présentées sur la qualité de l'air se basent sur les données des capteurs d'Atmo Normandie de Caucriauville et de Gonfreville l'Orcher de 2019 pour les particules, le dioxyde de soufre (SO₂), les composés organiques volatiles (COV) et, notamment, le benzène, le dioxyde d'azote (NO₂) et certains métaux. La qualité de l'air au niveau de site est considérée comme bonne et le maître d'ouvrage a estimé que la composante air était susceptible d'être moyennement impactée par le projet. Cette analyse nécessiterait d'être consolidée par les données récentes de 2020, 2021 et 2022.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de la qualité de l'air en analysant les données des capteurs d'Atmo Normandie pour les années 2020, 2021 et 2022 et de compléter en conséquence l'étude d'impact.

Les effets potentiels du projet sur la qualité de l'air sont essentiellement dus, d'après l'étude d'impact, aux rejets de gaz de combustion provenant des installations de combustion (oxydateur thermique et chaudières à gaz), aux rejets de gaz d'échappement liés à la circulation des véhicules motorisés et aux rejets des COV liés à l'activité (dégazages, transferts et stockages). Concernant le trafic routier engendré par l'entreprise, il est précisé qu'il s'agira de quatre véhicules légers par jour et d'un poids lourd par semaine ; il est ainsi jugé négligeable au regard du trafic de la zone portuaire.

D'après le maître d'ouvrage, les mesures envisagées permettront d'atteindre un taux d'émission dans l'atmosphère conforme à la réglementation en vigueur mais le dossier ne les détaille pas (mesures visant à réduire les émissions de gaz de combustion) ou ne les a pas encore déterminées (système de traitement des COV). Aucun dispositif de suivi de l'efficacité de ces mesures et des incidences résiduelles éventuelles n'est donc à ce stade présenté. Pour l'autorité environnementale, il est nécessaire de démontrer que les mesures de la séquence éviter-réduire-compenser envisagées ou encore à définir permettent de limiter les impacts notables de ces rejets sur l'environnement et la santé humaine, en prenant comme référence les valeurs guides actualisées de l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de risques sanitaires liés aux polluants atmosphériques. Il est rappelé que le site est localisé, selon la cartographie du PPRT, sur deux zones présentant d'ores et déjà un risque toxique. L'activité liée au projet s'ajoutera à la présence de composés volatils toxiques en particulier en matière de composés irritants et cancérigènes.

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures visant à réduire les émissions de gaz de combustion et de compléter l'étude d'impact par la présentation et l'évaluation des effets attendus du système de traitement des rejets des composés organiques volatiles (COV), ainsi que par la définition d'un dispositif de suivi des mesures de réduction des rejets atmosphériques, en précisant notamment les modalités et les indicateurs de ce suivi et les mesures correctives à mettre en œuvre le cas échéant, par référence aux valeurs-guides actualisées de l'organisation mondiale de la santé (OMS).

Les nuisances sonores

L'analyse des nuisances sonores que le projet est susceptible de générer est insuffisante. Aucune étude sonométrique n'a été menée dans le cadre de l'étude d'impact. Or, il est précisé dans le dossier que le site est entouré de nombreuses sources de bruit et de vibrations (infrastructures, industries, etc.). Il s'avère donc nécessaire de caractériser l'état initial sonore du site et de ses environs. Le maître d'ouvrage identifie (page 78 de l'étude d'impact) les principales sources de bruit liées à la future activité (systèmes de traitement et de pré-traitement des COV dont l'oxydateur thermique avec notamment son ventilateur, pompes, compresseur, engins de manutentions, trafic de poids-lourds sur le site, amarrage des barges et bateaux fluviaux à quai) sans en avoir évalué les émissions sonores. Il prévoit également de mettre en place un dispositif de suivi du niveau sonore de l'exploitation sans en détailler les modalités (récurrence, mesures compensatoire, etc.).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par un état initial de l'environnement sonore dans lequel s'inscrit le projet, une évaluation des émissions sonores générées par la future activité, et par la définition des mesures d'évitement et de réduction nécessaires, assorties d'un dispositif de suivi des émissions sonores en phase d'exploitation intégrant les mesures correctives éventuelles.

Les risques technologiques

Les enjeux relatifs aux risques technologiques sont identifiés comme forts. Selon la cartographie du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la zone industrialo-portuaire du Havre, le projet est situé dans une zone où les risques « thermique » et de « surpression » sont considérés comme nuls et où l'aléa toxique est qualifié de faible. Le PPRT n'exige à cet égard que la présence d'un local de confinement adapté permettant la protection des personnes en cas d'alerte.

L'autorité environnementale relève que, bien que cette disposition du PPRT soit rappelée dans l'état initial de l'environnement, le dossier ne mentionne pas l'existence d'un tel local.

L'autorité environnementale recommande de préciser s'il est prévu l'existence d'un local de confinement en cas d'alerte liée à la survenance du risque toxique conformément aux dispositions du PPRT.

Le dossier comprend une étude de dangers présentant de manière satisfaisante les risques pour l'environnement et les tiers, en cas de dysfonctionnements des installations et d'aléas externes (de nature environnementale, humaine ou matérielle), et les mesures de prévention, de protection et d'intervention à mettre en place pour les prévenir. L'étude respecte les dispositions de l'article D. 181-15-2-III du code de l'environnement. Pour cela, sont pris en compte un certain nombre de dangers potentiels internes au site, liés à l'activité projetée (ex : dysfonctionnement des machines, présence importante de produit toxique, explosion de la chaudière) et aux produits utilisés pour le nettoyage des barges et des bateaux ou à l'entretien des machines (ex : pollution des eaux par les produits de traitements suite à une fuite sur le réseau de distribution, incendie), ainsi que les dangers externes au site (ex : événements naturels, intrusions, circulation routière). L'étude retient trois risques principaux, qui sont les plus fréquents au regard de l'accidentologie, analysés de façon détaillée sur le plan de leur intensité et de leur probabilité : l'incendie, le déversement et l'explosion.

Elle conclut que les mesures de maîtrise des risques prévues par le maître d'ouvrage (mesures contre l'explosion : notamment dispositif de prétraitement du gaz sur l'oxydateur ; mesures contre l'incendie : notamment mise en place de rétentions des cuves de stockage de résidus de cargaison, de carburant (diesel marine léger), de xylène et des eaux souillées) sont suffisantes pour garantir un risque acceptable pour l'ensemble des phénomènes dangereux identifiés.

2.4 Le climat

L'atténuation du changement climatique consiste, d'une part, à limiter les rejets de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère, et d'autre part, à restaurer ou à maintenir les possibilités de captation du carbone par les écosystèmes (notion de « puits de carbone »). Il s'agit d'une préoccupation planétaire qui doit être examinée de façon globale, mais à laquelle chaque projet doit concourir, à son échelle, en veillant à la non-aggravation, voire à la réduction des impacts du phénomène. Cette lutte contre le changement climatique nécessite des mutations économiques importantes.

En France, la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015⁵, la stratégie nationale bas-carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie servent de cadre à la poursuite d'objectifs précis d'ici 2050 : atteindre la neutralité carbone, diminuer les consommations énergétiques de moitié par rapport à 2012 et atteindre 50 % d'énergie renouvelable dans le mix énergétique.

Le maître d'ouvrage n'a pas évalué si la mise en fonctionnement de la nouvelle installation conduirait à augmenter les consommations électriques, de gaz naturel et d'eau par rapport à l'activité du site actuellement en activité. En outre, la possibilité de recourir à des sources d'énergies renouvelables pour satisfaire les besoins de l'activité n'est pas envisagée.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des besoins énergétiques (électricité, gaz, eau) du nouveau site par rapport à la consommation du site actuellement en activité, et d'étudier le recours à des sources d'énergies renouvelables pour la satisfaction totale ou partielle des besoins du projet, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre du projet.

Le projet prévoit également d'évacuer les déchets liquides (résidus de cargaison et eaux de lavage) par la route ce qui représente environ 50 poids lourds par an sans que soit indiqué si cela représente une augmentation par rapport à l'activité actuelle (augmentation du flux, trajets jusqu'au prestataire, etc.).

L'autorité environnementale recommande de réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet (site actuel et nouvelle installation) et de prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, proportionnées à l'impact du projet sur le changement climatique.

⁵ Complétée par la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, et dont les dispositions ont été codifiées à l'article L. 100-4 du code de l'énergie.