



Mission régionale d'autorité environnementale

**Normandie**

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale sur le projet d'extension d'une  
plateforme  
logistique implantée sur la commune d'Heudebouville  
(Eure) présenté par la société FM FRANCE SAS**

**N° : 2018-2861**

**Accusé réception de l'autorité environnementale : 13 novembre 2018**

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

## **PRÉAMBULE**

L'autorité environnementale a été saisie le 13 novembre 2018 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, sur le projet d'extension de la plateforme logistique FM LOGISTIC par la société FM FRANCE SAS sur la commune d'Heudebouville (Eure).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été examiné par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale, réunie le 20 décembre 2018 par téléconférence, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale, sur la base de travaux préparatoires produits par la DREAL de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et Michel VUILLOT.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)<sup>1</sup>, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du 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.**

**Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier d'enquête publique.**

<sup>1</sup> Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

## **SYNTHÈSE DE L'AVIS**

Le projet porté par la société FM FRANCE SAS, filiale du groupe FM LOGISTIC consiste à obtenir l'autorisation de créer six nouvelles cellules (espaces de stockage) dans la continuité de son entrepôt existant d'Heudebouville. Cet entrepôt est implanté au 2 allée de la Butte à Colmas au sein de la zone d'activités Ecoparc 2. La surface totale de stockage projetée est de 44 694 m<sup>2</sup>, les cellules ayant une surface unitaire inférieure à 6000 m<sup>2</sup>. Cette extension a pour conséquence le changement du statut de l'établissement qui devient Seveso seuil Bas au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'extension de la plate-forme d'Heudebouville nécessite également l'obtention d'un permis de construire déposé le 11 avril 2018.

Le projet d'extension comprendra la création de six cellules (cellules 7 à 12), la création d'un bureau secondaire, la création d'une salle de charge pour batteries, la modification de l'aménagement paysager extérieur et la création de 62 places de stationnement pour véhicules légers (VL) et l'agrandissement de la surface du terrain de 97 110 m<sup>2</sup> à 107 365 m<sup>2</sup>.

Le projet d'extension est réalisé dans une zone d'aménagement concertée déjà occupée par plusieurs sites industriels dont principalement des entrepôts logistiques.

Sur la forme, l'étude d'impact présentée comprend les éléments attendus listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

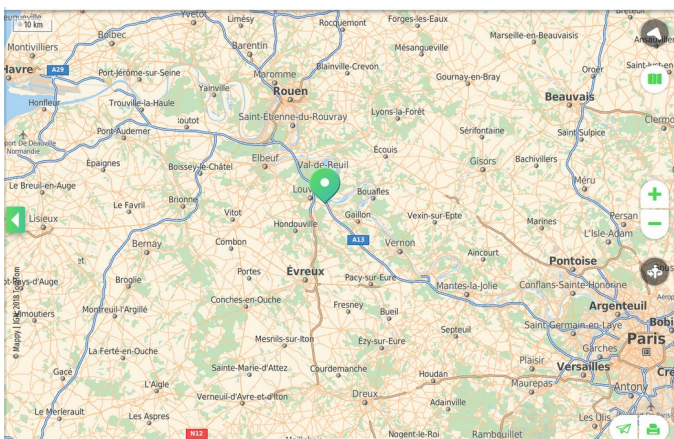
Sur le fond, le projet et ses effets environnementaux sont décrits dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact et ses annexes sont de bonne qualité, contiennent les éléments attendus et apparaissent proportionnées aux enjeux du projet.

Les enjeux principaux du projet sont le trafic routier induit, qui densifie de manière parfois importante les niveaux de circulation dans ce secteur, la consommation d'espace agricole et la maîtrise des risques accidentels.

L' autorité environnementale recommande :

- de compléter le dossier par une présentation des mesures de bruit qui seront réalisées à la mise en service des entrepôts afin de vérifier leur conformité réglementaire et l'absence de nuisances pour le voisinage ;
- d'établir une procédure visant à restreindre le fonctionnement des moteurs des poids lourds au strict nécessaire, afin de limiter les rejets atmosphériques de polluants ;
- de veiller à la compatibilité du projet avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère de Haute-Normandie, notamment par son intégration aux fiches actions consacrées aux émissions du secteur transport ;
- de compléter l'étude d'impact en ce qui concerne la présentation des mesures spécifiquement prévues pour éviter, réduire et au besoin compenser l'impact de ce projet sur l'espèce protégée orvet fragile et son habitat.



*Carte de situation (Source Mappy)*



*Localisation du projet (Source : dossier)*

## **AVIS DÉTAILLÉ**

### **1 - Présentation du projet et de son contexte**

La société FM FRANCE SAS est une entreprise de transport, d'entreposage et de conditionnement. Elle projette l'extension de sa plateforme logistique FM LOGISTIC située dans la partie ouest de la ZAC Ecoparc 2 de la commune d'Heudebouville.

L'ensemble de la plateforme représentera, à terme, un volume d'entrepôts couverts de 554 532 m<sup>3</sup> pour une surface totale de 44 694 m<sup>2</sup> assurant le stockage de plus de 500 tonnes de matières combustibles.

Le projet d'extension comprendra la création de six espaces de stockage (cellules 7 à 12), d'un bureau secondaire, d'une salle de charge de batteries, la modification de l'aménagement paysager extérieur et la création de 62 places de stationnement pour véhicules légers (deux pour les personnes à mobilité réduite et un pour les livraisons) et l'agrandissement de la surface du terrain, propriété de la SCI ROUEN SUD, de 97 110 m<sup>2</sup> à 107 365 m<sup>2</sup>.

Le projet est situé en zone AUz du PLU d'Heudebouville. Il s'agit d'une zone à vocation d'activités économiques. La ZAC Ecoparc 2 d'Heudebouville a fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation le 25 juin 2007.

L'activité de la plate-forme FM LOGISTIC d'Heudebouville est encadrée actuellement par les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 9 février 2017 autorisant l'exploitation d'un entrepôt logistique de 20 929 m<sup>2</sup> composé de six cellules. Les cellules créées dans le cadre du projet d'extension permettront un co-stockage de produits appartenant à différentes rubriques de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

L'ensemble de cette plateforme sera constitué, à terme de :

- 12 cellules, pour une surface totale de 44 874 m<sup>2</sup>. Toutes les cellules ont une surface utile intérieure inférieure à 6 000 m<sup>2</sup>. La hauteur de faîtage pour les cellules 1 et 2 est de 8,69 m et de 13,34 m pour les cellules 3 à 12. Deux zones de bureaux (devant les cellules 4 et 5, et 8 et 9), 2 salles de charge et un atelier de maintenance.

Les aménagements extérieurs sont composés des aires de stationnement des poids lourds et véhicules légers (6 535 m<sup>2</sup>), des surfaces de circulation (25 876 m<sup>2</sup>), du bassin de rétention (3 065 m<sup>2</sup>) et des espaces verts et bassin de rétention (28 483 m<sup>2</sup>).

Les surfaces de circulation desservent le périmètre complet de l'entrepôt.

Les produits stockés de par leur caractère inflammable, toxique ou corrosif entraînent le classement en « Seveso seuil bas »<sup>2</sup>.

### **2 - Cadre réglementaire**

#### **2.1 - Procédures relatives au projet**

Comme le prévoit l'article L. 511-1 du code de l'environnement (CE), le projet compte tenu de sa nature et des dangers ou inconvénients qu'il est susceptible de présenter, relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'activité principale qui le concerne, le stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes (55 130 tonnes, pour un volume de 554 532 m<sup>3</sup>) relève de la rubrique entrepôts couverts (stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieures à 500 tonnes) de la nomenclature des installations classées. Le site est classé Seveso seuil bas du fait du stockage de produits dangereux en quantité supérieure au seuil fixé par la directive sans toutefois jamais atteindre le seuil haut de cette même directive. Pour respecter cette contrainte, le porteur de projet utilise un dispositif informatique permettant d'anticiper les flux des produits à stocker. Au titre de la loi sur l'eau, la société FM LOGISTIC Heudebouville est soumis au régime de la déclaration pour les rubriques rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles sur le sol ou dans le sous-sol et plans d'eau, permanents ou non), d'après la nomenclature des Installations, Ouvrages et Travaux soumis à Autorisation (IOTA) annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement.

2 Seveso est le nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour une deuxième fois le 1<sup>er</sup> juin 2015 par la directive 2012/18/UE, elle porte désormais le nom de « Seveso III ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

Pour cette raison, en application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, le projet d'extension de la plateforme logistique FM LOGISTICS Heudebouville rentre dans le champ d'application de l'autorisation environnementale.

Du fait du classement Seveso seuil bas et conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique n°1.b. du tableau annexé), le projet est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la «*création d'établissements entrant dans le champ de l'article L. 515-32 du code de l'environnement, et modifications faisant entrer un établissement dans le champ de cet article* ». Le contenu de l'étude d'impact est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. S'agissant d'un projet ICPE, elle doit en outre être complétée par les éléments prévus au II de l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement.

Conformément à l'article L. 181-25 du code de l'environnement, le demandeur doit également fournir une «*étude de dangers*» qui précise les risques et/ou inconvénients que peut présenter l'installation, directement ou indirectement, en cas d'accident, que la cause soit interne ou externe à l'installation pour, selon les termes de l'article L. 511-1 du même code, «*... la commodité du voisinage, la santé, la sécurité et la salubrité publiques, l'agriculture, la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique*».

Le projet fait par ailleurs l'objet d'une demande de permis de construire déposée le 11 avril 2018, actuellement en cours d'instruction par la communauté d'Agglomération Seine Eure, afin que soit examinée sa conformité aux dispositions d'urbanisme et aux règles générales d'occupation du sol. Étant précisé qu'en application de l'article L. 181-30 du code de l'environnement, l'autorisation de construire ne pourra donner lieu à début d'exécution des travaux qu'après délivrance de l'autorisation environnementale sollicitée.

## **2.2 - Avis de l'autorité environnementale**

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 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 prévues, ainsi que de l'examen par l'autorité compétente pour autoriser le projet (dans le cas présent, le préfet du département), de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées.

En application des dispositions prévues au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, «*le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée*» est transmis pour avis par l'autorité compétente à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet, ainsi que sur ses incidences sur la santé humaine. Il s'intéresse également à l'étude de dangers. Il est élaboré en connaissance des contributions prévues par l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement, notamment celles formulées par l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet (direction départementale des territoires et de la mer du département), recueillies par le service coordonnateur (conformément au D. 181-17-1 du code de l'environnement). Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement ; il est distinct de la décision d'autorisation.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale est inséré dans les dossiers des projets soumis à enquête publique. Conformément à l'article L. 122-1 du même code, les maîtres d'ouvrage mettent à disposition du public «*la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment [...] de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19*».

## **3 - Contexte environnemental du projet**

Le site est localisé dans la zone d'activité de l'Ecoparc 2. La parcelle se situe sur un terrain relativement plat, avec une pente de l'est vers l'ouest.

Le projet se situe en dehors des périmètres des sites du réseau Natura 2000<sup>3</sup> et n'en est pas non plus frontalier. Les sites Natura 2000 les plus proches sont localisés :

<sup>3</sup> 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 le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

- à environ 1 km au sud-ouest (site FR2300128 - Vallée de l'Eure)
- à environ 1 km au nord-est (site FR2300126 - Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon).

D'autre part, plusieurs zonages d'inventaires ont été identifiés dans l'aire d'étude éloignée

- ZNIEFF<sup>4</sup> de type I :
  - n°230004530 « les coteaux de l'Eure, le val Bicot », à un peu moins d'1 km à l'ouest au plus près. La ZNIEFF comprend un ensemble de bois, fruticées et pelouses calcicoles. Les espèces mises en avant concernent des plantes, insectes, un reptile (lézard vert) et un oiseau (chouette chevêche) ;
  - n°23003873 « le coteau de Saint-Pierre du Vauvray à Venables », à environ 1,5 km sur l'est au plus près. L'intérêt repose sur des formations boisées de pente et coteau calcicole abritant des plantes, insectes, reptiles et oiseaux de grand intérêt ;
- ZNIEFF de type II :
  - n°230009110 « la vallée de l'Eure d'Acquigny à Ménilles, la basse vallée de l'Iton », globalement sur l'ouest et dont une petite partie de boisement est incluse en marge nord-ouest du site. La ZNIEFF est très vaste et inclus elle-même 19 ZNIEFF de type I couvrant des habitats varié ;
  - n°230004523 « les coteaux de Saint-Pierre du Vauvray à Venables », à environ 1,5 km sur l'est au plus près. La ZNIEFF abrite un ensemble de milieux calcicoles depuis des pelouses jusqu'à des boisements.

L'étude d'impact ne met en évidence la présence d'aucune zone humide avérée ou territoire prédisposé. Une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) est située à 900 m au nord-est, il s'agit de celle de « La boucle de Poses et de Muids ».

D'après l'étude, le projet n'impacte pas de cours d'eau ou de zone humide. De même, il n'est pas envisagé de prélèvement d'eau (de surface ou souterrain) ni de rejet dans le milieu naturel.

D'après la cartographie de la trame verte et bleue issue du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Haute-Normandie, approuvé le 18 novembre 2014, il apparaît au niveau du projet ou de ses abords, la présence de réservoir biologique « boisé », de corridors « pour espèces à fort déplacement », « sylvo-arboré pour espèces à faible déplacement », « calcicole pour espèces à faible déplacement », de discontinuités et obstacles « infrastructures linéaires », pour le réseau routier principal aux environs et « zones urbaines », pour la ZAC voisine existante et le centre-bourg d'Heudebouville et de discontinuités autres.

Il n'est pas mentionné d'objectif spécifique dans le secteur du site du projet dans l'atlas portant sur les objectifs assignés aux éléments de la trame verte et bleue.

La commune d'Heudebouville n'est pas située dans le périmètre d'un SAGE.

Cette commune est concernée par ailleurs par trois Indications Géographiques Protégées « IGP » recensés par l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO) : Cidre de Normandie ou Cidre normand, Porc de Normandie et Volailles de Normandie.

La commune d'Heudebouville est concernée par un PPRI (plan de prévention du risque inondation) de la Seine prescrit le 10 février 2012. Cependant, la parcelle concernée par le projet n'est pas située dans les zones inondées cartographiées dans le cadre de ce PPRI.

### **Impact du projet sur l'air**

L'entreposage de produits ou matières n'est pas à l'origine de rejets atmosphériques. Les émissions engendrées dans l'atmosphère proviendront de la ventilation des locaux et du trafic de véhicules (rejets diffus).

Les émissions dues au trafic de véhicules viendront s'ajouter aux émissions diffuses existantes, liées au trafic sur les différents axes à proximité du site (notamment l'A13) et à l'activité de la zone Ecoparc 2.

Concernant les rejets diffus liés au trafic, le parc de poids-lourds de FM évolue vers des camions aux normes antipollution EURO 5 et EURO 6. Le caractère récent de ces véhicules contribue à la diminution des rejets en émissions polluantes. Toutefois l'extension de l'entrepôt conduit à un accroissement proportionnel du nombre de camions que ce choix technologique ne compense pas.

4 L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. 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.

Par ailleurs, des solutions d'optimisation des flux routiers, comme le pooling<sup>5</sup> permettent de diminuer les émissions diffuses liées au trafic du fait de l'activité de FM FRANCE. Cette démarche fait notamment l'objet d'une communication appuyée auprès des clients afin de les encourager à optimiser ainsi les flux.

L'établissement n'est à l'origine d'aucune émission canalisée dans l'air.

L'ARS, dans la contribution qu'elle a transmise à l'autorité environnementale le 17 août 2018, a souligné que l'enjeu des rejets atmosphériques de polluants dus au fonctionnement des moteurs des poids lourds sur le site n'a pas été suffisamment étayé, se limitant à la seule comparaison au trafic sur l'autoroute A13 située à proximité.

***L'autorité environnementale recommande d'établir une procédure visant à restreindre le fonctionnement des moteurs des poids lourds stationnés aux quais de chargement/déchargement ou sur les zones d'attente au strict nécessaire, afin de limiter les rejets atmosphériques de polluants. Elle recommande par ailleurs de veiller à la compatibilité du projet avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Haute-Normandie, notamment par son intégration aux fiches actions TRA-01 et TRA-02<sup>6</sup> consacrées aux émissions du secteur transport.***

### **Impact du projet sur le bruit**

Le site pourra être source de nuisances sonores ayant pour origine les activités de prélèvement de produits dans les palettes (« picking »), manutention et fonctionnement des utilités (sources intérieures) et le fonctionnement des systèmes d'extraction d'air, le trafic de véhicules, ainsi que les opérations de chargement et déchargement (sources extérieures).

### **Impact sur le trafic**

L'accès au site (que ce soit pour la phase de construction ou pour la phase d'exploitation) se fera depuis l'autoroute A13 et son demi-échangeur ou depuis la RD 6015, puis la route D6155 donnant accès à la voirie interne de la ZAC. Il est à noter que le projet de création d'un échangeur complet sur cette autoroute est acté, indépendamment de ce projet.

Le trafic routier à proximité de la plateforme (A13, RD 6155 et RD 6015) est, à l'état initial, de 59 064 véhicules par jour (tout véhicule et tout axe confondu). Le trafic engendré par l'activité de FM France sera de 400 mouvements de camions et 228 mouvements de véhicules légers (période d'activité normale), soit 628 mouvements de véhicules par jour, ce qui représente une augmentation de trafic de + 5,55 % environ sur l'A13, et d'environ +21,7 % sur la RD 6015 Nord. Sur le tronçon d'environ 1 km de la RD 6155 vers la RD 6015, l'augmentation sera de l'ordre de 74,8 %.

### **Impact du projet sur le sol**

Le risque de pollution est uniquement accidentel et lié à la présence sur le site de fûts et containers de produits liquides potentiellement polluants ou aux eaux d'extinction en cas de sinistre. Cependant, le parcours des eaux incendie ou des épandages accidentels de produits se fait intégralement sur un terrain imperméable (voiries, réseau enterré et bassin étanche).

Par ailleurs, la nappe est très profonde au droit du site (plus de 30 m sous le niveau de la plateforme, voir paragraphe 3.1.6) et le terrain a une faible perméabilité, ce qui rend extrêmement improbable une pollution des eaux souterraines du fait de l'activité du site.

### **Impact du projet sur les déchets**

Le site sera équipé d'une déchetterie à proximité des locaux techniques (derrière la cellule 2). Les fûts usagés sont stockés à l'abri de la pluie, dans l'atelier de maintenance.

### **Impact du projet sur les rejets eaux**

L'eau sera utilisée pour les besoins sanitaires, le lavage des sols, le sprinklage et l'entretien des espaces verts.

5 Le pooling est une mutualisation des moyens de transport pour optimiser le chargement des véhicules et réduire les coûts mais aussi les émissions de polluants.

6 La fiche TRA01 du PPA Haute-Normandie recommande l'usage de la charte « Objectif CO2 : les transporteurs s'engagent » qui a été élaborée par le ministère chargé de l'Écologie et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) en concertation avec les organisations professionnelles du secteur du transport routier de marchandises dans le but de réduire la consommation de carburant de leurs véhicules et ainsi leurs émissions de CO2. La fiche TRA02 tend à favoriser le développement d'actions coordonnées de réduction du CO2, par des actions comme le pooling ou l'efficacité énergétique des véhicules.

Les effluents aqueux sont constitués des eaux pluviales et eaux usées. Les eaux vannes et les eaux de lavage des sols seront traitées par la station d'épuration (STEP) d'Heudebouville, en accord avec le gestionnaire de celle-ci. Les eaux pluviales, après passage par un déboureur-déshuileur seront préférentiellement infiltrées à la parcelle. Les eaux pluviales traitées par passage dans les séparateurs d'hydrocarbures sont envoyées dans réseau de la zone Ecoparc 2. Ce rejet se fera à un débit de 1 l/s/ha, ce qui permettra de réguler les rejets de la parcelle en cas de pluie, par rapport au scénario de référence.

#### 4 - Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de dangers

Le dossier de demande d'autorisation environnementale examiné par l'autorité environnementale a pris en compte la totalité des éléments et compléments fournis par le maître d'ouvrage. Il comprend :

- une partie introductive rappelant le contexte réglementaire de la procédure d'autorisation environnementale applicable ;
- l'étude d'impact (page 1 à 97) est composée de la description du projet ; d'une analyse de l'état initial du site et de son environnement, ainsi que de son évolution, et des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 de l'environnement, d'une analyse des incidences du projet sur l'environnement, notamment en cas d'accident ; des mesures de réduction des nuisances ; d'une esquisse des principales solutions de substitution examinées.
- un document intitulé « résumé non technique » comprenant le résumé non technique de l'étude d'impact et celui relatif à l'étude de dangers.

L'étude de dangers est disjointe du dossier public pour des raisons de sûreté. Le résumé non technique de cette étude de dangers est produit dans le dossier public. Ce résumé devrait être complété en vue d'assurer une bonne information du public et être présenté de manière plus pédagogique avec en particulier l'ajout de représentations cartographiques rendant compte de manière agrégée des différents scénarios d'accident.

***L'autorité environnementale recommande de reprendre le résumé non technique de l'étude de danger sous une forme pédagogique délivrant une réelle information sur les risques accidentels liés à l'exploitation de l'entrepôt.***

Dans son organisation, l'étude d'impact reprend les éléments de la trame réglementaire prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle est bien structurée thème par thème, les documents proposés sont pour certains à la fois synthétiques, de bonne qualité rédactionnelle et bien illustrés, de sorte que leur lecture en est aisée et permet une bonne compréhension du projet ainsi que des enjeux, notamment environnementaux, du site et des mesures d'accompagnement envisagées. Ainsi, une étude faune flore au sens large c'est-à-dire en y intégrant ou ajoutant les parties relatives à la caractérisation des zones humides et à l'évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée afin d'appréhender le niveau d'intérêt écologique du site dans le contexte local pour évaluer ensuite les enjeux et les contraintes vis-à-vis du projet et d'en dégager les mesures adaptées.

Les incidences écologiques du projet sont présentées par types ou groupes biologiques, sous forme de tableau dans l'étude faune-flore.

Le principe posé par cet article R. 122-5, de proportionnalité du contenu de l'étude à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance des aménagements prévus et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine, semble pris en compte dans son ensemble.

##### *L'analyse de l'état initial*

Le site est localisé dans la zone d'activité de l'Ecoparc 2, en cours de développement. Les habitations les plus proches sont, selon le dossier, situées à environ, à 800 m, au Nord-Ouest des limites de l'établissement (hameau Les Foulonnières). Cependant, 3 habitations (toujours occupées) sont situées à environ 550-600 m selon les photographies aériennes. L'établissement recevant du public le plus proche (restaurant) est localisé à 400 m. Actuellement, le site est en cours d'aménagement et de construction conformément à la demande d'enregistrement ICPE actée en 2017.



## Nuisances sonores

Des émissions acoustiques en limite de propriété ont été pratiquées en période diurne et nocturne.

L'absence de nécessité d'évaluation de l'impact sonore en zones à émergence réglementée (ZER), relativement éloignées, est justifiée. La zone urbanisée est effectivement éloignée de la zone d'activité dont elle est séparée par l'A13. Toutefois trois habitations sont situées à environ 550-600 m du site (à côté du péage).

Les sources de bruits liées à la plateforme logistique sont identifiées et le dossier rappelle les niveaux maximaux à respecter en limite de propriété. Toutefois, les niveaux sonores en situation future ne sont ni modélisés, ni estimés.

***L'autorité environnementale recommande à l'exploitant de compléter le dossier par une présentation des mesures de bruit qui seront réalisées à la mise en service des entrepôts afin de vérifier leur conformité réglementaire et l'absence de nuisances pour le voisinage.***

## Cumul des incidences avec d'autres projets

En 2016 et 2017, dans un rayon de 10 km autour du site d'Heudebouville, 6 projets ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale. Les effets cumulés prévisibles avec ces projets connus au sens de l'article du II-4° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, c'est-à-dire des projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact ou d'un document d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques (cf. p. 162), ont été pris en compte.

## Compatibilité avec les plans et programme

Le projet est situé en zone AUz (zone destinée à l'accueil des activités) du Plan local d'Urbanisme (PLU) d'Heudebouville. La compatibilité avec les dispositions du PLU est détaillée dans le dossier (page 20 à 25 de l'étude d'impact).

La direction départementale des territoires et de la mer a précisé, dans son avis en date du 25 août 2018, que la ZAC Ecoparc 2 a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau en 2007. Elle précise également qu'il faut s'assurer de la gestion privative à la parcelle des eaux pluviales.

Le projet de plateforme logistique sur la commune d'Heudebouville se situe dans le périmètre du *SDAGE*<sup>7</sup> Seine-Normandie 2016-2021.

## **Concernant l'étude de dangers :**

Cette étude est établie pour préciser les incidences qu'aurait un accident ou un incident majeur sur le périmètre de l'installation et sur l'environnement physique et humain extérieur au site.

Elle décrit les activités et les installations présentes sur des installations, l'organisation du stockage (chapitre 5), rappelle les obligations réglementaires, identifie les phénomènes dangereux et les mesures de sécurité associées, de prévention et d'intervention (chapitre 10 de l'étude de dangers).

Les dangers présentés par les installations faisant l'objet de la présente étude sont essentiellement liés au caractère combustible des produits stockés. Le principal phénomène dangereux est donc l'incendie.

## **5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet**

### **5.1 - Impact paysager**

Le site étant en grande partie masqué des axes de communication par les bois le ceinturant, il n'aura pas un impact significatif sur les paysages. Seuls les usagers de la RD 6155 auront un angle de vue sur les bâtiments.

<sup>7</sup> Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

## 5.2 - Effets sur l'activité agricole, les milieux naturels et les espèces

Le terrain d'implantation du projet d'extension d'une superficie proche de 10 hectares est actuellement cultivé par un exploitant agricole et le resterait en l'absence de réalisation du projet. Dans ce contexte de mise en œuvre du projet, et, il aurait été souhaitable de préciser et/ou rappeler, éventuellement en les actualisant, les incidences sur l'activité agricole en place (exploitants concernés, pourcentage de surface agricole prélevée, mesures prises dans le cadre de la réalisation de la ZAC, etc.).

**L'autorité environnementale recommande de compléter la présentation des incidences de la mise en œuvre du projet d'entrepôt sur l'activité agricole en place.**

Une étude faune, flore a été réalisée par le bureau d'études ExEco Environnement pour l'ensemble du site et de ses abords, à différentes saisons, au cours de l'année 2017. L'intérêt écologique est globalement d'un niveau modéré et est surtout à la marge du site du projet voire sur la périphérie. Dans ce contexte, les impacts ou risques d'impacts sont eux-mêmes ponctuels ou faibles. Aussi, des mesures de réduction ont été déclinées pour amoindrir les impacts identifiables ou bien seulement des risques d'impacts (mesures de replantations d'arbres et de création d'une haie au sud-est du secteur).

### Impact sur le milieu naturel

La principale incidence du projet sur le milieu naturel est le défrichement partiel du bois situé sur le terrain. Ce défrichement, qui a fait l'objet d'un arrêté n°DDTM/SEBF/2016-193 portant autorisation de défrichement, a été réalisé lors de la construction de la partie existante de la plateforme en 2017. Le projet actuel est inclus dans la demande de défrichement accordée en 2016.

### Impact sur la faune et la flore

L'impact principal sur les habitats et la faune (oiseaux notamment) est lié à la disparition d'une partie du bois présent une petite partie du terrain avant la construction de la plateforme logistique. Le projet n'aura pas d'impact significatif sur la flore, et pourra avoir un impact positif pour les amphibiens et les insectes du fait de la création du bassin engazonné. Le périmètre du projet permet l'évitement du secteur d'ourlet calcicole<sup>8</sup>.

Quelques mesures d'accompagnement visent à contribuer à la diversification des habitats et leur conférer potentiellement une attractivité pour certaines espèces faunistiques.

Les mesures d'accompagnement et de compensation visent à contrebalancer les effets négatifs résiduels après les mesures d'évitement et de réduction, des aménagements indispensables au projet, voire même à améliorer l'intérêt écologique par rapport à la situation actuelle. Elles concernent : la plantation de boisements par bosquets, la végétalisation du bassin de rétention et des espaces verts en arrière des bâtiments sous forme de prairie fleurie.

**L'autorité environnementale relève que les inventaires faune et flore ont mis en évidence la présence d'une espèce protégée, l'orvet fragile. Elle recommande que l'étude d'impact soit complétée en ce qui concerne la présentation des mesures spécifiquement prévues pour éviter, réduire et au besoin compenser les impacts sur cette espèce et son habitat.**

## 5.3 - Effets sur la qualité des eaux et les sols

Le risque de pollution est uniquement accidentel et lié à la présence sur le site de fûts et containers de produits liquides potentiellement polluants ou aux eaux d'extinction en cas de sinistre.

## 5.4 - Effets sur l'environnement humain

Un volet sanitaire, présenté page 89 de l'étude d'impact est construit selon les principes du guide INERIS de 2003. La démarche retenue par le porteur de projet l'a conduit à rechercher deux types d'agents potentiellement dangereux (les substances chimiques -type oxyde d'azote- et les agents physiques -type onde sonore, lumière chaleur. Cette démarche conclut à l'absence d'impact sur les riverains

Il n'est pas pratiqué d'estimation des flux des gaz d'échappement des poids lourds en raison de leur proportion limitée comparativement au trafic de l'A13 et les axes environnants. Une estimation des flux d'émissions atmosphériques des gaz d'échappement des poids lourds dont les 400 rotations quotidiennes attendues (et 228 mouvements de véhicules légers) qui ne sont pas négligeables, aurait permis d'étayer cette argumentation par le biais de normes ou de facteurs d'émission.

<sup>8</sup> L'ourlet calcicole correspond au talus qui permet la jonction topographique entre la partie plane de l'entrepôt et le niveau d'origine du site. Il présente ici l'intérêt d'une zone de transition naturelle entre l'entrepôt et le secteur boisé qui le jouxte.

***L'autorité environnementale recommande de compléter le volet sanitaire de l'étude d'impact en prenant en compte les rejets atmosphériques des gaz d'échappement des poids lourds.***

#### **5.5 - Conditions de remise en état du site**

Les conditions de remise en état du terrain en vue d'un futur usage industriel ont été proposées par le porteur du projet.

De plus, cet usage futur est cohérent avec l'implantation au niveau de la ZAC Ecoparc dont la vocation est d'accueillir des usages logistiques.

Les propositions de remise en état du site lors de l'arrêt définitif de l'installation ont été soumises à l'avis du maire et du propriétaire des terrains. Ceux-ci ont donné un avis favorable. Les lettres de demandes et avis sur les conditions de remise en état du site sont joints au dossier.