Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie relatif au projet de création de trois entrepôts logistiques, dits BVA2, RMP2 et RMP3 au sein du parc d'activités de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (76)

N° : 2020-3632
Accusé de réception de l'autorité environnementale : 20 mai 2020

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

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 20 mai 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis sur le projet de création de trois entrepôts logistiques, dits BVA2, RMP2 et RMP3 au sein du parc d'activités de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (Seine-Maritime).

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 transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Conformément à l'article 7 de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée, relatif à la prorogation des délais à l'issue desquels une décision, un accord ou un avis de l'un des organismes ou personnes mentionnés à l'article 6 de ladite ordonnance peut ou doit intervenir ou est acquis implicitement, le point de départ des délais de même nature qui auraient dû commencer à courir pendant la période comprise entre le 12 mars 2020 et le 23 juin 2020 inclus est reporté jusqu'à l'achèvement de celle-ci. Ainsi, les avis sur projets de l'autorité environnementale concernés ne sont pas réputés émis à l'issue du délai de deux mois prévu à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. La MRAe ayant été saisie le 24 avril 2020, ces dispositions s'appliquent au présent avis.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 23 juillet 2020 par conférence téléphonique, 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 collégialement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Marie-Claire BOZONNET et Olivier MAQUAIRE.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) [1], 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 de consultation du public.

1 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

Par courrier reçu le 20 mai 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par l'unité départementale Rouen-Dieppe de la Dreal de Normandie sur l'opération de création de trois entrepôts nommés BVA2, RMP2 et RMP3 au sein du parc d'activités de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (76). Ces trois tranches, portées par la société Gazeley, s'inscrivent dans le projet global initié par la société Valgo, devenue propriétaire du site le 28 avril 2014.

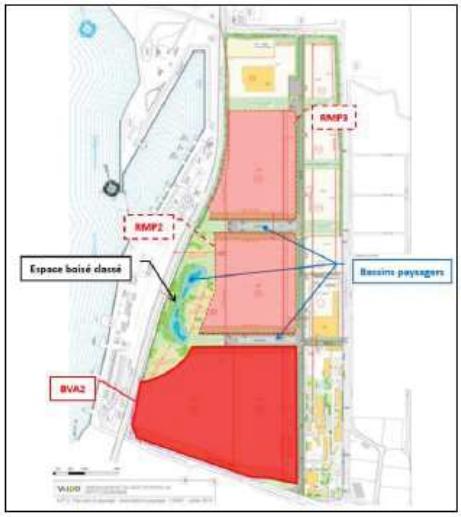
Le dossier présenté par Gazeley concerne la demande d'autorisation environnementale pour la première tranche de ce projet, en l'occurrence la construction de l'entrepôt BVA2. Néanmoins, afin de s'inscrire dans les conditions fixées par l'article L. 122-1-1-III du code de l'environnement, Gazeley a décidé de réaliser une évaluation environnementale unique de ses trois entrepôts, formalisée dans l'étude d'impact faisant l'objet du présent avis. La mission régionale d'autorité environnementale, saisie sur la première tranche du projet global réalisée par Valgo, a rendu l'avis n° 2019-3302 le 23 janvier 2020. Ce premier avis est annexé au présent avis, pour la bonne information du public.

Sur la forme, le dossier présenté est très clair, équilibré et correctement hiérarchisé. Il apporte un certain nombre de compléments attendus et pertinents concernant les entrepôts et leur fonctionnement. La démarche d'évaluation environnementale n'a cependant pas permis de faire émerger tous les impacts de l'opération.

Sur le fond, les trois tranches de l'opération portée par Gazeley auront un impact important sur les émissions de gaz à effet de serre, les ressources minérales et la qualité de l'air. La situation du site, sur une friche initialement massivement polluée (en cours de dépollution) et à proximité d'entreprises Seveso, présente des risques d'explosion ou d'incendie. La phase de chantier est sommairement décrite, de même que le bilan carbone global de l'activité. D'une manière générale, les mesures d'évitement et de réduction retenues par le porteur de projet méritent également d'être affinées. Certaines pourraient être portées dans les baux signés avec les entreprises qui occuperont les lieux.

Au vu des éléments portés à sa connaissance, l'autorité environnementale formule plusieurs recommandations visant notamment à :

- mieux analyser et décrire les impacts de l'opération sur l'environnement et la santé humaine et formaliser un dispositif de suivi efficace des mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser ;
- s'emparer de manière bien plus ambitieuse des enjeux liés à l'atténuation du changement climatique en proposant des actions plus fortes en matière de transports, de recours aux énergies renouvelables et de prise en compte de l'impact global de son activité (bilan carbone des produits stockés, cycle de vie des matériaux utilisés, etc.) ;
- mieux tenir compte des recommandations formulées dans son avis n° 2019-3302 du 23 janvier 2020, notamment pour ce qui relève de l'évaluation des incidences Natura 2000, la diminution des mobilités carbonées, la pollution des sols, la qualité de l'air, l'eau, les paysages et la biodiversité.



Illustrations 1 et 2 : Plan des entrepôts et insertion des trois tranches dans le projet global (extraits du dossier)

AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation de l'opération et de son contexte

La société Gazeley (Gazeley Magenta 26 SARL-groupe GLP), leader européen dans le développement, l'investissement, la propriété et la gestion d'immobilier logistique souhaite implanter et offrir en location trois entrepôts logistiques, dits BVA2, RMP2 et RMP3, au sein du parc d'activités de l'ancienne raffinerie de Petroplus, à Petit-Couronne, en Seine-Maritime.

Ces trois tranches s'inscrivent dans le projet global de réaménagement de l'ancienne raffinerie Petroplus, initié par la société Valgo, propriétaire du site et aménageur, qui a procédé au démantèlement de la raffinerie, à la dépollution du site et à son aménagement en parc d'activités à dominante logistique; le processus de réhabilitation du site, engagé fin 2017 s'achèvera début 2021 dans le cadre d'un permis d'aménager. Gazeley devrait acquérir les lots 3 à 6 du parc d'activités, qui constituent la partie essentielle des surfaces proposées dans le cadre de la zone d'activités pour créer ces trois entrepôts.

La première tranche BVA2, correspondant aux lots 3 et 4 du lotissement aménagé par Valgo, qui fait pour le moment seule l'objet d'un dossier de demande d'autorisation environnementale, consiste en la création d'un entrepôt logistique mécanisé et robotisé, adapté à l'e-commerce au sein d'un bâtiment de très grande taille, comportant trois niveaux non cloisonnés, d'une surface au sol de 58 845 m². La hauteur maximale de l'entrepôt sera de 18,8 m. Aux côtés de ce bâtiment principal seront construits un pôle administratif de 4 436 m² et des locaux techniques. Le reste de la parcelle de 16,17 hectares accueillera des parkings poids lourds et véhicules légers, deux postes de garde et une zone d'attente poids lourds, une gare routière permettant d'accueillir des navettes pour le transport de salariés, deux bassins de tamponnement servant également au confinement des eaux d'extinction incendie et une zone extérieure de stockage de palettes bois. Par ailleurs, sur 30 % de la toiture, soit 15 000 m², seront installés des panneaux solaires photovoltaïques et un transformateur électrique. Le chauffage et le refroidissement du bâtiment seront assurés par un système de roof-tops fonctionnant avec des fluides frigorigènes. Deux réserves d'eau de 720 m³ chacune seront dédiées au système d'extinction d'incendie par sprinkler et associées à un pompage en Seine d'une capacité de 720 m³/h ; 61 quais de chargement/déchargement s'égrèneront le long de l'entrepôt BVA2.

Celui-ci fonctionnera 24 h/24 et 7 j/7 et devrait permettre la création de 1839 emplois en période de pic d'activité. Au maximum, 611 personnes travailleront simultanément sur le site, sans compter les chauffeurs de poids lourds effectuant des livraisons ou des déstockages. L'activité sera organisée par niveaux, avec au rez-de-chaussée de l'entrepôt une zone automatisée de réception des marchandises et de préparation d'expédition des commandes et aux étages des zones de stockage automatisées. L'objectif de l'entreprise est de permettre le traitement de 330 000 colis par jour. L'entrepôt ne stockera pas de matières dangereuses mais accueillera des colis dont la composition variera, incluant bois, papier, carton, polymères, matières plastiques et matières combustibles diverses. Les volumes maximaux de produits stockés en simultané sont estimés à 197 610 m³ (soit 34 000 tonnes environ).

Les deux autres tranches, RMP2 et RMP3, seront identiques : deux entrepôts « classiques » de stockage et expédition de marchandises, chacun de 30 225 m² (232,5 × 130 m) de surface et de 14,7 mètres de hauteur., implantés respectivement sur des parcelles de 7,8 et 8,2 ha. Ils seront divisés en cinq cellules de 6 000 m² et contiendront un local pour produits dangereux (alcools de bouche). Les entrepôts, qui emploieront respectivement 120 et 160 personnes, seront complétés par un local de sprincklage (destiné à l'extinction incendie), un transformateur, une chaufferie au gaz naturel, des locaux de charge et une pompe à chaleur de type roof-tops pour les bureaux. Le volume maximal de marchandises présentes sera respectivement de 114 100 m³ ou 46 200 tonnes par entrepôt.

La phase de chantier (cf. § 15 de l'étude d'impact) débutera pour seize mois au printemps 2021, une fois les aménagements du parc d'activités achevés par Valgo. Le chantier n'est pas décrit dans le détail – trafic, lieu et composition de la base de vie, émissions, matériaux, etc. – mais le pétitionaire indique qu'il sera réalisé uniquement en période diurne, du lundi au vendredi.

Une fois construit, les entrepôts seront loués à des exploitants opérationnels qui seront chargés d'appliquer les dispositions de l'arrêté préfectoral d'autorisation qui les concerneront, rendues opposables par le bail les liant à Gazeley. Il est précisé qu'ils viseront une certification BREEAM de niveau « very good » (« très bien »)[2] (cf présentation en annexe 4), sans toutefois préciser son contenu.

2 BRE Environmental Assessment Method (BREEAM) est la méthode d'évaluation du comportement environnemental des bâtiments

2 - Cadre réglementaire

2.1. Procédures applicables à l'opération

Si l'entreprise Gazeley souhaite réaliser trois entrepôts sur le parc d'activités, et si l'étude d'impact faisant l'objet du présent avis traite bien de ces trois entrepôts, le dossier d'autorisation dans lequel elle s'insère ne concerne que la tranche BVA2. Les tranches RMP2 et RMP3 feront l'objet de demandes ultérieures.

Comme le prévoit l'article L. 511-1 du code de l'environnement, la tranche BVA2 portée par Gazeley, compte tenu de sa nature et des dangers ou nuisances qu'elle est susceptible de présenter, relève de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

L'activité principale de l'entrepôt sera le stockage. À ce titre, le site relève du seuil de l'autorisation pour les rubriques 1510 (matières combustibles dans un entrepôt couvert), 1530 (papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues), 1532 (bois ou matériaux combustibles analogues), 2662, 2663-1 et 2663-2 (polymères) de la nomenclature ICPE, le volume des zones de stockage dédiées de l'entrepôt étant respectivement supérieur à 300 000, 50 000, 50 000, 40 000, 45 000 et 80 000 m³ (905 112 m³, 197 330 m³, 197 610 m³ et 197 330 m³ pour les trois dernières rubriques).

Pour cette raison, en application de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, la tranche BVA2 entre dans le champ d'application de l'autorisation environnementale. Le projet relève également de la déclaration au titre de trois autres rubriques de la nomenclature ICPE concernant les gaz à effet de serre fluorés ou substances appauvrissant la couche d'ozone (1185), la combustion de produits (2910-A) et les ateliers de charges d'accumulateurs (2925-2).

La tranche BVA2 relève également de la déclaration au titre de la rubrique 1.2.1.0 « *prélèvements* […] *dans un cours d'eau* […] *d'une capacité totale maximale comprise entre 400 et 1 000 m³/ heure* » de la nomenclature sur les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques, dite « Loi sur l'eau » (articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement).

L'entrepôt est soumis à permis de construire, sa surface de plancher de plancher représentant 160 961 m². Le permis de construire sera délivré, le cas échéant, à l'issue de l'instruction du dossier d'autorisation, par la collectivité compétente en matière d'urbanisme.

Il est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n° 39 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* », la surface de plancher créée dans le cadre du projet global étant supérieure à 40 000 m². En outre, le terrain d'assiette est d'une superficie supérieure à 10 hectares. Dès lors, le porteur de projet doit produire une étude d'impact dont le contenu est précisé à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

S'agissant d'un projet ICPE, cette étude doit être complétée par les éléments prévus à l'article D. 181-15-2 du code de l'environnement, notamment une étude de dangers qui précise les risques que peut présenter l'installation. Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, il doit également faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000[3]. En vertu de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact peut tenir lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du même code.

Conformément à l'article R. 181-19 du code de l'environnement, c'est le préfet de département, par le biais de l'unité départementale de la Dreal[4], qui saisit l'autorité environnementale pour avis et consulte les services intéressés.

2.2. Avis de l'autorité environnementale

Les tranches BVA2, RMP2 et RMP3 portées par Gazeley s'inscrivent dans le projet global de création d'un parc d'activités logistiques sur le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne, initié par l'entreprise Valgo. Conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, il doit dont être procédé à une actualisation de l'étude d'impact initiale fournie par Valgo pour chacune des tranches suivantes de la réalisation du projet global.

développée par le Building Research Establishment (BRE), un organisme privé britannique de recherche en bâtiment. Il est l'équivalent des référentiels HQE ou Bâtiments durables méditerranéens en France (source : Wikipedia)

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 le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

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

Gazeley a réalisé une étude d'impact unique portant sur l'ensemble des trois tranches et venant compléter l'étude d'impact initiale relative à la création du parc d'activités par Valgo.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie a rendu l'avis n° 2019-3302, le 23 janvier 2020, sur la première phase de ce projet global, qui consistait pour Valgo à démanteler les installations de l'ancienne raffinerie Petroplus, à dépolluer le site et à aménager le parc d'activités. Cet avis est annexé au présent avis, pour la bonne information du public. Le présent avis de l'autorité environnementale porte quant à lui sur la qualité de l'étude d'impact des trois tranches BVA2, RMP2 et RMP3 portées par Gazeley, sur la prise en compte de l'environnement par ces trois tranches, ainsi que sur leurs incidences sur la santé humaine.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, cet avis est inséré dans les dossiers soumis à enquête publique prévue par l'article R. 123-1 du même code. 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), recueillies par le service coordonnateur (conformément au D. 181-17-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (article L. 122-1 - V du code de l'environnement), jointe à l'enquête publique.

Enfin, les tranches RMP2 et RMP3 du projet global, qui ne sont pas complètement définies dans le présent dossier, devront faire l'objet de nouvelles actualisations de l'étude d'impact et l'autorité environnementale devra à nouveau être consultée lors du dépôt des demandes d'autorisation de ces entrepôts.

L'autorité environnementale rappelle que les tranches RMP2 et RMP3 du projet global devront faire l'objet de nouvelles actualisations de l'étude d'impact lors du dépôt des demandes d'autorisation correspondantes. L'autorité environnementale devra être à nouveau consultée à cette occasion.

3 - Contexte environnemental du projet

Le contexte environnemental du projet est rappelé en partie 2 de l'avis n° 2019-3302, en annexe du présent avis.

Lors de la création des trois tranches BVA2, RMP2 et RMP3, le site décrit dans cette partie aura évolué conformément à ce qui est décrit dans la partie « 1- Présentation du projet et de son contexte » de l'avis n° 2019-3302 en annexe.

Illustration 3 : Vue aérienne du secteur d'étude (extrait du dossier)

4 - Qualité formelle du dossier d'étude d'impact transmis à l'autorité environnementale

Le dossier d'étude d'impact fourni par Gazeley ne correspond pas à proprement parler à une actualisation de l'étude d'impact réalisée par Valgo pour les premières phases du projet global de création d'un parc

d'activités logistiques (démantèlement des installations de l'ancienne raffinerie, à l'abandon, et dépollution du site avant son aménagement en parc d'activités à dominante logistique).

Le parc d'activités, dans lequel s'inscriront les trois projets d'entrepôts logistiques indépendants a fait l'objet d'un permis d'aménager attribué à la société Valgo. Aussi, GAZELEY considère que « *l'impact des projets d'entrepôts est étudié à compter de la mise à disposition des parcelles par Valgo, déjà préparées et traitées conformément à l'arrêté préfectoral du 24 février 2020 qui prescrit les travaux nécessaires à la réhabilitation du site. L'impact de ces travaux n'est pas étudié dans la présente étude* ».

Le présent dossier d'étude d'impact s'appuie néanmoins sur ce premier dossier VALGO (non fourni par le porteur de projet) ainsi que sur l'avis n° 2019-3302 du 23 janvier 2020 de la mission régionale d'autorité environnement (annexé au présent avis), et il indique la façon dont sont prises en compte les recommandations de ce dernier.

Formellement, ce nouveau dossier est plus clair que le précédent. Gazeley a pris acte des recommandations formulées sur le premier dossier qui manquait de structuration et se révélait donc peu lisible.

L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier d'enquête publique le dossier initial déposé par la société Valgo, pour la parfaite information du public sur le projet global de création d'un parc d'activités logistiques sur le site de l'ancienne raffinerie.

- Le **résumé non-technique** du dossier de « demande d'autorisation environnementale » comprend une courte présentation du projet BVA2 (10 pages), un résumé de l'étude d'impact correspondante (cinq pages) et un autre de l'étude des dangers (huit pages). L'évaluation environnementale est synthétisée sous forme de tableaux, repris du chapitre 17 du dossier.

Ces tableaux récapitulent, pour chaque enjeu, les caractéristiques essentielles de l'état initial, la nature des incidences (directes, indirectes, temporaires, permanentes), les types de mesures prévues (évitement, réduction, compensation) pour les trois tranches d'entrepôts.

5 - Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

L'évaluation environnementale prend en compte les trois projets portés par la société Gazeley

- **L'état initial de l'environnement**, correspondant à la description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, fait l'objet d'une présentation par composante de l'environnement beaucoup plus claire et lisible que celle présentée dans le dossier d'étude d'impact de la première phase du projet global (cf avis MRAe du 23/01/2020). Les données présentées dans le dossier faisant l'objet du présent avis s'appuient régulièrement sur celles du premier dossier, les complètent quelquefois utilement, mais se révèlent parfois superficielles (voir partie 6 ci-dessous).

L'évolution de l'état initial de l'environnement avec et sans projet n'est pas réalisée, notamment en ce qui concerne les composantes sols, sous-sols, eau, air et climat.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'environnement et de décrire son évolution probable sans mise en œuvre du projet pour l'ensemble des composantes de l'environnement.

- La **justification du choix du projet** et l'étude des **solutions de substitution raisonnables** :

Le chapitre 1 de l'étude d'impact explicite, plus en détail que dans le premier dossier d'étude d'impact déposé par Valgo, les raisons pour lesquelles le site, mais aussi le type d'activités, ont été retenus. Elles reposent principalement sur la forte croissance de la demande française en e-commerce, le dynamisme affiché de l'axe Seine, le bassin d'emploi rouennais et la disponibilité d'une friche industrielle permettant d'éviter la consommation d'espaces naturels et agricoles.

Le porteur de projet n'a pas jugé opportun la présentation de solutions de substitution raisonnables ou de variantes aux projets présentés, comme l'avis rendu le 23 janvier 2020 le recommandait, hormis quelques précisions sur des adaptations justifiées par des exigences réglementaires. Il souligne les divers avantages du site retenu sur lesquels il se base pour conclure que le choix de la localisation des projets est celui de moindre impact du point de vue de l'environnement et de la santé humaine.

Par ailleurs, le projet global, et en particulier les trois tranches proposées par Gazeley, ne semblent pas

avoir fait l'objet d'une concertation avec le public. Compte tenu de la nature et de l'ampleur des activités prévues sur le site, cette concertation aurait permis d'asseoir la légitimité du projet et de le faire éventuellement évoluer en tenant compte des attentes et questions du public.

- Les **impacts du projet** sont présentés par composantes de l'environnement puis synthétisées dans un tableau présenté au chapitre 17 du dossier d'étude d'impact. L'analyse réalisée dans ce dossier vient utilement compléter et préciser les impacts sur l'environnement, par rapport au premier dossier d'étude d'impact déposé par la société Valgo. Le tableau permet une qualification partielle des impacts, mais l'argumentation pourrait être renforcée concernant les impacts du projet sur le trafic routier ou le climat. L'analyse des incidences de la phase chantier des trois plateformes est réalisée dans une partie *ad-hoc,* mais celle-ci est incomplète, le porteur de projet précisant que les travaux seront confiés à une société spécialisée sur la base d'un cahier des charges. En particulier, l'analyse ne présente aucune quantification des matériaux utilisés, des émissions et des déchets imputables aux projets de plateformes. De plus, l'absence de description des matériaux de construction et des équipements utilisés pour le fonctionnement des entrepôts (robotique, etc.) escamote un pan entier et vraisemblablement impactant du projet (voir partie 6.4 ci-dessous).

L'autorité environnementale recommande de mieux qualifier certains impacts du projet et de détailler, en les quantifiant, les impacts prévisibles de la phase de chantier. Elle recommande également de décrire les besoins en matériaux de construction et en équipements (nature et quantité) utilisés pour le fonctionnement des entrepôts, notamment de l'entrepôt BVA2.

- L'**évaluation des incidences Natura 2000**

Il n'a été procédé à aucun ajout par rapport au premier dossier déposé par Valgo qui s'appuyait sur une étude de mars 2017 (fournie en annexe 9 du dossier), bien que l'autorité environnementale recommandait d'étendre l'évaluation, notamment en phase d'exploitation pour les sites situés en aval du projet. Dans sa réponse, le porteur de projet considère que les sites Natura 2000 situés en aval hydraulique n'ont pas été intégrés à cette étude au regard de la typologie du projet.

L'autorité environnementale maintient sa recommandation de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en étendant l'évaluation aux sites situés à l'aval hydraulique du projet, notamment ceux de l'estuaire de la Seine, et en y incluant l'évaluation des incidences du fonctionnement du parc d'activités sur les sites Natura 2000.

- Le **cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés** est succinctement réalisé au chapitre 13 du dossier d'étude d'impact, sur la base des projets recensés sur les trois dernières années sur les communes incluses dans le rayon d'affichage associé au projet, en recensant en particulier les avis émis par l'autorité environnementale sur les plans et programmes ou projets. À la différence de l'analyse réalisée dans le premier dossier d'étude d'impact, il est conclu, quoique de manière peu détaillée, à la possibilité d'effets cumulés entre les différents projets en termes de trafic et d'émissions ou nuisances qui y sont associées.

- La présentation **des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine** est formalisée dans le tableau du chapitre 17. Ces mesures sont insuffisantes (voir partie 6 ci-dessous) et parfois mal qualifiées. À titre d'exemple, l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, obligation réglementaire pour ce type d'entrepôts, ne saurait être considérée comme une mesure ERC. Le dossier s'appuie donc essentiellement sur les mesures annoncées dans le cadre de la première phase du projet global.

En matière de **suivi des impacts sur l'environnement et la santé humaine** du projet de création par Gazeley de trois entrepôts, comme pour le premier dossier, aucune formalisation du dispositif de suivi n'est réalisée. Il aurait par exemple pu être intéressant de fixer dans les baux les obligations des locataires de ces trois futurs entrepôts en matière de prise en compte de l'environnement.

Un suivi des émissions sonores et du bon fonctionnement à cet égard de certains équipements sera toutefois assuré, en plus des mesures de suivi des pollutions des sols et des masses d'eau souterraines assurées par Valgo.

L'autorité environnementale recommande de procéder à une formalisation du dispositif de suivi des mesures éviter-réduire-compenser mises en œuvre, de compléter ces dernières pour couvrir l'ensemble des incidences du projet et de les incorporer dans les baux de location afin d'en assurer le bon respect.

6 - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet. Elles sont présentées par composante de l'environnement, telles que proposées par le profil environnemental de Normandie[5].

Pour la bonne information du public, la lecture de cette partie doit être complétée par celle des observations formulées en partie 6 du premier avis de l'autorité environnementale, annexé au présent avis, émis sur la création par Valgo du parc d'activités logistiques.

6.1 - Le climat

Pour concourir à l'atténuation du changement climatique global, il existe plusieurs leviers visant surtout à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et dont doivent désormais s'emparer tous les porteurs de projet. Parmi eux figurent notamment : la diminution importante des mobilités carbonées et le développement des mobilités douces ou actives ; le recours aux énergies renouvelables en lieu et place des énergies fossiles ou fortement émettrices en GES ; le recours à des matériaux et des process à faible empreinte carbone pour les constructions ou dans le fonctionnement des entreprises ; l'isolation des bâtiments et la mise en œuvre des principes du bioclimatisme[6] afin de diminuer la consommation énergétique ; la captation de carbone de l'atmosphère.

Des feuilles de route nationales et locales sont fixées pour atteindre des objectifs chiffrés en 2030 et en 2050, y compris dans le bâtiment et les transports, principaux secteurs concernés par le projet. En matière d'émissions de GES notamment, l'objectif poursuivi par la France est fixé par la stratégie nationale bas carbone (SNBC). Celle-ci a pour ambition de diminuer les émissions de GES dans le bâtiment de 49 % et dans les transports de 28 % en 2030 par rapport à 2015. Pour 2050, l'objectif pour ces deux secteurs est d'atteindre une décarbonation complète.

Comme déjà indiqué page 5 du présent avis, le projet vise une certification BREEAM, niveau « very good » (« très bien »), sans que le cahier des charges précis de cette certification et les mesures prises pour y répondre ne soient détaillés, ce qui ne permet pas d'en comparer les critères au regard de ceux déployés par les certifications françaises.

L'autorité environnementale recommande de présenter les objectifs et contenus du cahier des charges de la certification BREEAM, de préciser les critères spécifiques qui seront appliqués et de détailler les mesures prises en conséquence.

- *Atténuation du changement climatique : réduction des consommations énergétiques*

Le bilan énergétique prévisionnel des trois tranches du projet porté par Gazeley n'est pas réalisé. Un certain nombre de mesures en faveur des économies d'énergie sont présentées, mais sans chiffrage précis. Le public n'est donc pas en mesure d'évaluer l'impact énergétique du projet en phase de fonctionnement.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une estimation des consommations énergétiques des entrepôts.

- *Atténuation du changement climatique : réduction des émissions de gaz à effet de serre*

Le fonctionnement global des entrepôts sera à l'origine d'émissions de gaz à effets de serre, imputables en premier lieu aux déplacements motorisés des véhicules, voitures et camions, qui desserviront quotidiennement le site.

D'après le dossier, en situation majorante, le trafic global sera à l'origine de 4,77 teqCO_2/an. Ces estimations, exposées à la page 234 de l'étude d'impact, paraissent grandement sous-évaluées. En effet, en 2019 selon l'Ademe[7], les véhicules légers émettaient en moyenne 112 g de CO_2 par kilomètre. En considérant l'ensemble des déplacements générés par le projet, sans même tenir compte de la proportion de poids lourds qui émettent beaucoup plus de GES (1 250 PL soit 15 % du trafic total), et en prenant une

5 Le profil environnemental de Normandie, élaboré par la Dreal, est disponible au lien suivant : http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-profils-environnementaux-r307.html.

6 Le bio-climatisme (ou la bioclimatique suivant les ouvrages) regroupe l'ensemble des techniques et méthodes permettant une gestion plus frugale de l'énergie dans le bâtiment en tirant parti de son environnement et du climat, tout en améliorant sensiblement le confort de vie.

7 Ademe : Agence de la transition écologique.

base de déplacements de 12,5 km comme dans le dossier (ce qui semble pertinent pour les déplacements en véhicules légers mais pas du tout pour les poids lourds qui desserviront de nombreux départements du quart nord-ouest du pays), les émissions moyennes de CO_2 estimées seraient plutôt de l'ordre de 11,7 teqCO_2/ an, soit près de trois fois l'estimation du dossier.

En l'absence de méthodologie détaillée dans le dossier, ces calculs simples font peser un sérieux doute sur la fiabilité des chiffres présentés, y compris ceux liés aux émissions de polluants atmosphériques.

Outre les émissions liées aux déplacements, les entrepôts seront à l'origine, en phase d'exploitation, d'autres types d'émissions. Parmi elles figurent notamment celles liées aux fluides frigorigènes utilisés dans les roof-tops (pompes à chaleur situées en toiture) du projet BVA2. Elles sont estimées à une valeur située entre 8 074 teqCO_2/an et 18 042 teqCO_2/an.

Plusieurs fluides frigorigènes sont envisagés pour le fonctionnement des roof-tops du BVA2 : le R410A, le R407C et le R134A. Ces liquides fluorés (connus sous le nom de HFC) ont un pouvoir réchauffant plusieurs milliers de fois supérieur à celui du CO_2 et contribuent activement à la dégradation de la couche d'ozone. Or, ce type d'installations finit inévitablement par présenter des fuites. Aussi, au regard des volumes concernés (4 tonnes), il conviendrait de favoriser des liquides frigorigènes dont le pouvoir de réchauffement global (PRG) est le plus bas. Des trois gaz évoqués, le R134A serait le moins impactant de ce point de vue (PRG de 1430), mais d'autres gaz présentent des PRG encore plus bas, tels que le nouveau R32. Le choix des gaz retenus aurait dû être argumenté et justifié, au regard de la responsabilité des entreprises vis-à-vis du changement climatique et des possibilités existantes.

En outre, les fluides dont le PRG excède 1500 ne pourront plus être utilisés à partir de 2025 et ceux qui excèdent 150 à partir de 2030. Or, les fluides retenus ont un PRG respectif de 2100, 1800 et 1430. De ce point de vue, des efforts sont attendus de la part du porteur de projet.

Les émissions de GES liées au fonctionnement des autres installations, notamment des chaudières de RMP2 et RMP3, ne sont pas estimées.

Par ailleurs, les estimations proposées dans le dossier ne prennent pas du tout en compte l'empreinte carbone des colis (330 000 par jour pour BVA2) qui seront stockés dans les locaux. Or, contrairement à ce qui est évoqué à la page 120 du dossier, l'activité logistique de e-commerce ne paraît pas favoriser résolument les circuits courts.

Enfin, aucune action de compensation des émissions de gaz à effet de serre par séquestration du carbone n'est prévue par le porteur de projet malgré l'impact vraisemblablement très important de l'activité en termes de rejets de GES dans l'atmosphère.

Il apparaît donc que le dossier sous-évalue grandement les émissions directes (chaudières, trafic) de son projet, élude les émissions indirectes liées à l'activité logistique des entrepôts, n'évalue pas l'opportunité de mesures de réduction accessibles (remplacement des fluides frigorigènes), et n'envisage aucune mesure compensatoire à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre dont le fonctionnement des entrepôts sera responsable.

L'autorité environnementale recommande :

- ***d'évaluer de manière plus objective et transparente les émissions liées au trafic, en tenant notamment compte des distances parcourues par les camions pour leurs livraisons ;***
- ***de démontrer la pertinence du recours à des fluides frigorigènes dont le pouvoir de réchauffement global est très supérieur à celui du CO_2 et d'envisager le recours à des fluides plus neutres en matière de réchauffement climatique ;***
- ***de proposer une estimation, en s'appuyant sur le retour d'expérience des entrepôts logistiques existants, de l'empreinte carbone des produits stockés dans les entrepôts ;***
- ***d'appliquer pleinement la démarche éviter-réduire-compenser, en définissant des mesures de compensation à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre imputables au fonctionnement des entrepôts.***

- *Diminution des mobilités carbonées*

L'une des grandes ambitions du projet global d'aménagement du parc d'activités logistique tel que conçu par Valgo était la possibilité de recourir largement à un report modal, ferroviaire ou fluvial, d'une partie du fret lié au fonctionnement des activités logistiques accueillies. Afin de donner la possibilité aux entreprises destinées à s'installer sur le site d'exploiter ces modes de transport moins émetteurs en gaz à effet de serre ou en polluants atmosphériques, Valgo doit procéder à l'extension de la voie ferrée longeant le parc d'activités pour desservir certains lots. Le premier dossier d'étude d'impact évaluait également le potentiel du recours au transport fluvial, en identifiant les quais de déchargement du grand port maritime de Rouen (GPMR) les plus proches. Cette possibilité de report modal réclamait un engagement fort de nombreux acteurs, publics et privés, à commencer par les porteurs de projet successifs, le GPMR et la métropole.

Force est de constater que ces ambitions ne sont pas portées par Gazeley qui exclut, définitivement pour BVA2 (compte tenu de la nature et du volume des colis stockés dans l'entrepôt) et vraisemblablement pour RMP2 et RMP3, le recours au ferroutage et au transport fluvial.

Le dossier d'étude d'impact de Gazeley actualise les données concernant cette thématique. Dès lors, l'augmentation du trafic sera marquée par 1 250 mouvements quotidiens de poids lourds supplémentaires dus au projet global (page 295), essentiellement en période diurne. Il convient d'y ajouter 46 mouvements de véhicules utilitaires légers, type camionnettes. Concernant les salariés, si chaque employé vient travailler avec son propre véhicule, c'est une hausse de 7 100 mouvements quotidiens qui est à prévoir (projet global). Pour rappel, il table pour les trois tranches d'entrepôts sur la création de près de 2 100 emplois directs en période de pic d'activité, dont 1 839 pour le seul entrepôt BVA2. L'impact du projet sur le trafic et les émissions sonores, de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques qui y sont liés, ainsi que sur le risque d'accidents associé, aurait donc dû être évalué.

Ainsi, le trafic sera multiplié par 1,5 à 8 sur les axes les plus proches. Certes, la rue Sonopa au sud du site, la rue Aristide Briand à l'est et le carrefour entre le boulevard maritime à l'ouest et la rue Sonopa seront réaménagés, les continuités pour les mobilités actives renforcées et sécurisées et l'interdiction des poids lourds dans le centre-ville de Petit-Couronne confirmée. Mais le carrefour entre le boulevard des Cordonniers au nord et la rue Aristide Briand, déjà saturé aujourd'hui, risque de présenter des blocages très importants aux heures de pointe, sans qu'aucune mesure ne soit clairement mise en évidence et chiffrée pour en réduire l'impact. Sur les voies les plus importantes du secteur, en deuxième niveau, la hausse moyenne du trafic attendue, en conditions majorantes, est de 10 % en moyenne et jusqu'à 32 % sur la RD 13 ou 22,9 % de poids lourds en plus sur l'autoroute A 139 depuis l'A 13 (Paris).

Afin de réduire un peu l'impact lié au trafic de véhicules légers, Gazeley prévoit l'installation de bornes de recharge électrique pour véhicules légers, au moins sur le parking de BVA2 (3 % du parking soit 19 places) ; la sécurisation des accès et la création de 118 places de stationnement sécurisées pour les deux-roues non-motorisés (dont 90 pour BVA2) ; la création d'une gare routière pour une navette sur le parking de BVA2, dont les modalités de fonctionnement (itinéraire, fréquence, horaires, taille) restent à définir ; la promotion du covoiturage et du recours aux transports en commun passant à proximité, etc. Un plan de déplacement d'entreprise sera réalisé *a minima* au niveau de la tranche BVA2.

Toutefois, ces actions se heurtent à la stratégie adoptée par l'entreprise en matière de stationnements. Pour les seuls véhicules légers, les trois tranches d'entrepôt accueilleront respectivement 615, 208 et 208 places de stationnement. Or, le nombre maximum de personnes attendues en instantané sur site sera respectivement de 611, 120 et 160 personnes. Il est donc prévu de créer 140 emplacements de plus que le nombre total maximal de personnes attendues. La logique est identique pour les camions : 107 places pour les poids lourds sur BVA2 alors que le maximum attendu en pointe est de 24 poids lourds par heure.

Par ailleurs, le nombre très important de places de parking allouées aux employés est contradictoire avec la volonté affichée de favoriser un report modal ou un changement de pratiques par rapport à l'autosolisme. Or, des décennies d'action publique et privée en matière de déplacements montrent que la rareté du stationnement est un élément déterminant du changement d'habitudes en termes de mobilité. En outre, le dossier ne justifie pas que les possibilités de mutualisation aient été examinées et exploitées dans le déploiement des stationnements entre les trois tranches du projet.

L'autorité environnementale maintient la recommandation de son avis du 23 janvier 2020 invitant les porteurs de projet et exploitants à engager une démarche volontariste et partenariale, en lien avec tous les acteurs de la métropole, du GPMR et du site, pour œuvrer au développement d'une filière

logistique plus propre du point de vue des émissions atmosphériques, notamment en favorisant la multimodalité. Elle recommande également de revoir en les diminuant et les mutualisant les possibilités de stationnement prévues sur les trois tranches, afin d'éviter une imperméabilisation inutile des sols, et de contribuer à incitater au report modal .

- *Recours aux énergies renouvelables*

La tranche BVA2 prévoit l'installation de 15 000 m² de panneaux photovoltaïques en toiture de l'entrepôt pour une puissance comprise entre 2,7 et 3,4 Mwc (mégawatts crête, c'est-à-dire la puissance maximale développée par l'installation). Cette installation, présentée à tort comme une mesure compensatoire, est en fait une obligation réglementaire récente. Si elle est positive d'un point de vue climatique, puisqu'elle substitue une énergie renouvelable à une énergie fossile, cette installation soulève de nombreuses questions.

En premier lieu, comme évoqué précédemment, le dossier ne comprend aucun élément sur la consommation finale d'énergie des entrepôts, ni donc sur la part d'énergie consommée qui sera issue des panneaux photovoltaïques. En outre, le dossier n'explique pas le choix de la taille (30 %) de la centrale solaire sur toiture, alors que l'entrepôt BVA2 proposera une surface de toiture exploitable de plus de 50 000 m². En troisième lieu, comme développé en partie 6.4 ci-dessous, la technologie solaire retenue n'est pas détaillée, ni les impacts environnementaux de l'ensemble du cycle de vie des installations (modalités d'extraction, de traitement, de transport et de recyclage ou de mise en déchet des matériaux).

D'après le dossier, l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture sur les entrepôts RMP2 et RMP3 n'est pas possible, sans que les raisons de cette impossibilité soient précisées dans le dossier. Pour autant, aucune solution alternative ou complémentaire, notamment la mise en place de panneaux en ombrières sur les parkings (notamment sur le vaste parking pour véhicules légers de BVA2), n'est envisagée

Enfin, aucune solution de substitution en énergie renouvelable n'est envisagée concernant les chaudières (gaz naturel) des entrepôts RMP2 et RMP3 : le potentiel de récupération de chaleur fatale, le branchement sur un réseau de chaleur, le recours à la géothermie ou encore à des panneaux solaires thermiques ne sont pas évalués.

L'autorité environnementale recommande d'accroître l'ambition en matière de recours aux énergies renouvelables, considérant l'important potentiel du parc d'activités en la matière (toitures, parkings, insertion dans une zone industrielle, etc.).

- *Adaptation au changement climatique*

Le dossier évoque des vulnérabilités identifiées du point de vue économique. Parmi celles-ci, les vulnérabilités liées aux problèmes d'approvisionnement sont considérées comme nulles. Celles concernant le changement de comportement des consommateurs sont mentionnées comme « sans objet » alors que la logique d'une relocalisation et d'une réduction de la consommation peut avoir des conséquences importantes dans les années à venir.

Comme indiqué en partie 6.5 ci-dessous, le dossier se penche – mais de manière superficielle – sur les conséquences d'une éventuelle élévation du niveau de la mer de 4 mètres d'ici 2050 en raison du changement climatique.

6.2 - Les sols

- *Pollution des sols*

Suite au courrier de l'unité départementale Rouen-Dieppe (UDRD) de la Dreal de Normandie du 11 septembre 2019 évoqué dans l'avis sur la première phase du projet global (cf partie 6.1 du premier avis annexé au présent avis), Valgo a présenté un nouveau plan de gestion qui a été validé par l'arrêté préfectoral du 24 février 2020. Celui-ci fixe les objectifs et les modalités de dépollution du site, ainsi que le dispositif de suivi que devra mettre en place Valgo. Sous réserve de la bonne application qui sera faite de cet arrêté par Valgo, l'activité logistique prévue par Gazeley est donc compatible avec l'état des pollutions du site.

Néanmoins, il convient d'attirer l'attention du porteur de projet, des futurs locataires et salariés sur leur possible exposition aux composés organiques volatils émanant des sols. La mise en place d'un suivi de la

santé des travailleurs recommandé dans l'avis précédent n'est pas proposée par Gazeley. Le porteur de projet ne s'empare pas non plus des autres recommandations formulées par la MRAe de Normandie dans son premier avis, concernant d'une part une clarification de la nature des pollutions des sols et de leur prise en compte, et d'autre part la justification de la stratégie de dépollution et de gestion des sols pollués retenue.

L'autorité environnementale maintient ses recommandations formulées à la partie 6.1 du premier avis, annexé au présent avis, sur la création du parc d'activités logistiques porté par Valgo, concernant notamment la nature précise des pollutions des sols après réhabilitation du site par la société Valgo et les modalités de leur prise en compte.

- *Imperméabilisation des sols*

Contrairement à ce qui est requis dans le règlement écrit du plan local d'urbanisme intercommunal de la métropole de Rouen Normandie, les parkings et voiries ne seront pas réalisés en matériaux perméables. En effet, compte tenu de la forte pollution des sols et de la perméabilité du sous-sol, toute infiltration des eaux pluviales, pouvant contaminer les nappes d'eau souterraines, est interdite au droit du site. Les eaux de voiries seront donc collectées et tamponnées avant rejet dans l'espace naturel.

Les surfaces concernées par cette imperméabilisation sont importantes. Elles représentent 12,1 hectares de bâtiments et 12,2 hectares de voiries et parkings. Comme évoqué plus haut, ces derniers paraissent notablement surdimensionnés au regard des besoins formulés en termes de stationnement de véhicules.

6.3 - La santé humaine

- *Qualité de l'air : impact de la situation initiale*

Il n'est pas donné de suite par Gazeley à la recommandation initiale de la mission régionale d'autorité environnementale concernant les mesures à prendre pour assurer un suivi de la qualité de l'air et de la santé des travailleurs sur site, en lien avec l'état de pollution des sols.

L'autorité environnementale maintient sa recommandation de mettre en place un suivi de la santé des personnes travaillant sur place au regard des émanations de composés organiques volatils constatées.

- *Qualité de l'air : impact du projet*

Le dossier précise que les essences retenues pour la composition des haies et arbres des trois ~~lots~~ entrepôts projetés seront des essences locales non-allergènes.L'activité d'entreposage logistique ne devrait pas être à l'origine d'émissions atmosphériques du fait des produits transitant dans les entrepôts ou des opérations de manutention réalisées par des engins et systèmes automatisés électriques, excepté pour les entrepôts 2 et 3 équipés chacun d'une chaudière, alimentée au gaz naturel, mais utilisée uniquement pour maintenir ces entrepôts hors gel. En revanche l'augmentation du trafic prévue dans le cadre de la réalisation du projet global est importante : 8 350 mouvements de véhicules supplémentaires sont attendus chaque jour, dont 1 250 concernant des poids lourds.

Une estimation des émissions de polluants atmosphériques est réalisée page 234 de l'étude d'impact. Elle révèle que les émissions annuelles du trafic routier généré par les trois entrepôts représenteront par exemple 18,5 tonnes d'oxydes d'azote (NOx) ou 0,85 tonne de particules fines soit, respectivement, moins de 0,26 % et de 0,06 % % des émissions annuelles relevées sur la commune, et pour l'ensemble des polluants concernés moins de 0,3 %.

La méthodologie de ce calcul n'est pas détaillée dans l'étude d'impact mais apparaît au chapitre D « *Évaluation des risques sanitaires* » du dossier de demande d'autorisation environnementale. Cependant, les hypothèses de trafic retenues dans ce mode de calcul interpellent : alors que le dossier d'étude d'impact mentionne 8 350 mouvements de véhicules par jour, ces hypothèses retiennent plutôt 1948 mouvements, soit quatre fois moins. Elle précise également que la distance moyenne retenue est de 12,5 km ce qui peut paraître approprié pour les véhicules des employés mais irréaliste concernant les camions, qui desserviront plusieurs départements du quart nord-ouest de la France. Enfin, comme évoqué plus haut, les données de base prises concernant les émissions unitaires de GES des véhicules ne semblent pas correspondre aux estimations faites par l'Ademe. Ce biais fait peser des doutes sur la pertinence des émissions unitaires retenues pour les polluants atmosphériques, or un suivi des émissions des installations des entrepôts

logistiques, sera réalisé, mais pas des véhicules.

En tout état de cause, l'absence de recours massif à la mutlimodalité soulignée plus haut ne permettra pas de réduire les émissions de polluants atmosphériques autant qu'il aurait été possible.

L'autorité environnement recommande de justifier les hypothèses de la méthodologie retenue de calcul des émissions de polluants atmosphériques associées au trafic routier généré~~retenue~~, notamment sur la distance parcourue par les camions, sur les émissions unitaires des véhicules et sur l'ampleur du trafic évalué.

- *Nuisances sonores*

Un état initial acoustique a été réalisé (annexe 12), qui révèle des dépassements de seuils autorisés (70 dB(A) en journée et 60 dB(A) de nuit) par la papeterie fonctionnant au sud du site. Les simulations réalisées en continuité de cet état initial (annexe 13) et intégrant le fonctionnement des trois entrepôts démontrent un impact négatif permanent de l'activité des entrepôts, notamment en raison du trafic, sur la qualité acoustique du secteur. Néanmoins, les valeurs seuils en limites de propriété et les émergences sonores devraient être respectées. Plusieurs mesures de réduction à la source des émissions sonores sont prévues, ainsi qu'un suivi régulier (tous les trois ans).

- *Risques technologiques*

L'étude de dangers du dossier ne concerne que la tranche BVA2, celle-ci étant la seule à faire l'objet d'une demande d'autorisation environnementale à ce stade. Il conviendra de saisir de nouveau l'autorité environnementale lors du dépôt des dossiers d'autorisation des tranches RMP2 et RMP3 sur la base des actualisations nécessaires de l'étude d'impact pour qu'elle puisse se prononcer sur les études de danger les concernant.

Les trois entrepôts seront situés, à des degrés divers, dans le périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRt) approuvé le 29 janvier 2019 de la zone industrielle et portuaire de Petit-Couronne, qui englobe les risques liés aux établissements voisins (Butagaz et DRPC). Les entrepôts des tranches BVA2 et RMP2, les plus concernés seront notamment situés dans les zonages de danger « rouge clair » et « bleu foncé » de ce PPRt, s'étendant sur respectivement 6,44 ha et 5,57 ha impactés des deux lots concernés. Ces zonages de danger concernent des aléas de surpression (onde de choc) et thermiques, et leur intensité (ou des combinaisons d'effets) en cas d'explosion ou d'incendie sur les installations de l'entreprise Butagaz mitoyenne.

Le potentiel transfert du risque d'incendie d'un entrepôt à l'autre n'est pas évalué, mais l'étude de dangers montre que les effets thermiques dus à un incendie dans BVA2 ne s'étendront pas au-delà des emprises du lot.

En cas d'incendie de l'entrepôt BVA2, l'étude de danger évalue la distance couverte par le panache de fumée à 770 mètres au maximum et le risque d'effets toxiques liés aux fumées d'un éventuel incendie est écarté par le dossier, même si l'étude de dangers reconnaît que « *ces conclusions ne présagent en rien des effets possibles de gènes sur les personnes ni des retombées possibles de composant présentant une toxicité chronique, potentiellement au-delà des distances mentionnées ci-dessus* » (page 496).

En tout état de cause, les locataires des trois entrepôts devront veiller à tenir à jour et à la disposition des autorités une liste précise des produits entreposés dans les locaux, notamment pour RMP2 et RMP3, en cas d'incendie. Au regard des vents dominants sur le secteur (sud-ouest), les communes du Petit et du Grand-Quevilly, Sotteville-lès-Rouen et Rouen elle-même seront les plus exposées au panache.

Enfin, les risques majeurs extérieurs, qu'ils soient d'origine naturelle (séisme, inondation…) ou humaine (transport de matière dangereuse notamment sur les axes de transport mitoyens, rupture de barrage…) sont écartés.

- *Déchets*

Si les déchets produits par les entrepôts seront essentiellement des déchets non-dangereux qui seront recyclés ou valorisés, le dossier n'en présente pas une estimation quantitative. Comme développé dans la partie 6.4 ci-dessous, ces informations seraient pourtant attendues, notamment concernant les batteries, robots et panneaux photovoltaïques usagés.

6.4 - Les sous-sols

D'une manière générale le dossier d'étude d'impact déposé par Gazeley entre très peu dans le détail des impacts des projets d'entrepôts sur les sous-sols, et notamment sur les ressources minérales. Par rapport au dossier initial porté par Valgo, il ne développe pas l'origine et la quantité des matériaux nécessaires à la construction des bâtiments ni leurs modalités de traitement en fin de vie, notamment en ce qui concerne les panneaux photovoltaïques qui seront installés en toiture de BVA2. L'aspect local ou biosourcé des matériaux n'est pas plus abordé, malgré le potentiel qu'ils représentent en termes de stockage de carbone ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Concernant la tranche BVA2, il est prévu de créer un entrepôt particulièrement innovant, avec en particulier la mise en place de robots automatisés fonctionnant sur batterie se rechargeant de manière autonome sur des plots. Mais sur la nature, le volume, les composants, leur origine, les consommations énergétiques, etc. aucun détail n'est donné sur l'usage de cette technologie. La seule indication donnée concerne les batteries, qui seront de type lithium-ion. Or, l'extraction et la production du lithium, qui sont essentiellement réalisées dans des pays d'Amérique latine, affectent particulièrement l'écologie de milieux naturels rares (*salars* d'altitude) et sont fortement émettrices en gaz à effet de serre et en polluants dispersés notamment dans les sols et les milieux aquatiques. D'autres composants utilisés en informatique ou en robotique pourraient également avoir un impact sur l'environnement.

La technologie des panneaux solaires qui couvriront une partie (30%) des toitures de BVA2 n'est pas non-plus précisée : il conviendra de privilégier les technologies au silicium cristallin par rapport à d'autres fonctionnant avec davantage de métaux lourds, tels que le tellure de cadmium.

En définitive, le dossier se révèle très insuffisant sur les informations données concernant le cycle de vie des entrepôts et des équipements qu'ils contiendront et sur le bilan carbone des matériaux utilisés. Ces informations doivent être portées à la connaissance du public.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation environnementale en apportant des précisions qualitatives et quantitatives sur le cycle de vie des entrepôts, incluant les lieux et modes d'extraction, de production, de traitement et de transport des matériaux utilisés, leurs modalités de retraitement en fin de vie et leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine, et les solutions de substitution raisonnables qui auraient pu être employées.

6.5 - L'eau

Sur cette composante (cf § 4 de l'étude d'impact), les trois tranches portées par Gazeley apportent peu de nouveautés par rapport au dossier initial porté par Valgo. La récupération des eaux de pluies de toitures sera assurée par un bassin de tamponnement étanche par entrepôt, calibré sur une pluie de retour décennale (1 412 m³ pour BVA2 et 810 m³ pour chacun des entrepôts RMP2 et RMP3). La surverse sera évacuée directement vers le bassin n°1 du parc d'activités, au cœur de « l'espace naturel ».

Les eaux de pluies de voiries seront quant à elles recueillies dans un bassin de tamponnement étanche pour chaque entrepôt, également calibré sur une pluie de retour décennale, mais doté d'une réserve permettant de recueillir et de confiner les eaux d'extinction d'un incendie (5 480 m³ pour BVA2, 2 016 m³ pour RMP2 et 2 185 m³ pour RMP3). Ces bassins seront dotés d'un séparateur à hydrocarbures régulièrement contrôlé.

La surverse sera organisée vers les bassins de tamponnement des eaux de toiture puis vers le bassin n°1 du parc d'activités, en transitant le cas échéant par les bassins intermédiaires situés entre les lots.

La consommation d'eau potable des entrepôts sera essentiellement limitée aux besoins sanitaires (estimation de 30 080 m³ par an). Les eaux usées des entrepôts et bureaux associés seront dirigées vers le réseau d'assainissement public, traitées par la station de traitement des eaux urbaines du Grand-Quevilly et rejetées en Seine. Selon les données fournies dans le dossier (page 200), la station de traitement des eaux urbaines, d'une capacité nominale de 58 300 équivalents-habitants (EH), reçoit d'ores et déjà une charge entrante de 76 668 EH en 2018. Ses performances sont par ailleurs faibles sur certains paramètres, notamment sur les paramètres phosphore total (PT, 65,3 % de performance en 2017) et azote global (NGL, 85,6 % de performance la même année).

Enfin, une pompe sera utilisée pour pomper de l'eau directement dans la Seine pour les besoins du système d'extinction d'incendie.

Pour autant, l'impact des rejets en Seine du projet sur les eaux superficielles, qu'il s'agisse des eaux de

pluies ou des eaux usées, est jugé faible. L'impact des prélèvements est quant à lui jugé nul sur les eaux souterraines.

Il convient enfin de souligner que le plan de gestion de Valgo, validé par l'arrêté préfectoral du 24 février 2020, conclut à l'absence de migration de polluants de la nappe vers l'ouest, le nord et le sud, après réalisation des travaux de dépollution. L'objectif demeure par ailleurs de parvenir à une épaisseur des lentilles d'hydrocarbures surnageant dans la nappe comprise entre deux et cinq centimètres selon les secteurs. En ce sens, le dossier d'étude d'impact déposé par Gazeley ne lève pas les interrogations formulées par la MRAe dans son précédent avis (voir annexe, partie 6.2) concernant la justification de l'arrêt de la phase de dépollution dès lors que les lentilles d'hydrocarbures auront une épaisseur comprise entre 2 et 5 cm et l'absence de solutions de dépollution complémentaire.

Au regard du peu de détails accordés à la phase de chantier (cf § 15 de l'étude d'impact), le dossier ne permet pas non plus d'assurer jusqu'à la fin de celui-ci une gestion des eaux de pluie qui satisfasse à la préservation de la qualité du milieu récepteur.

Enfin, concernant le risque d'inondation, le dossier indique, qu'au regard du plan de prévention des risques naturels d'inondation (PPRi) de la vallée de la Seine, le projet n'est pas concerné par ce risque. Il est cependant noté que le dossier évoque une possible exposition du site à une élévation du niveau de la mer dès 2050, dans un contexte de changement climatique, mais ne développe pas cet enjeu, considérant que la cote des futurs bâtiments sera au-dessus de celle de la Seine. Il ne traite pas non plus de la situation des autres aménagements (parkings, bassins, installations diverses, voies d'accès…) dont dépendent les entrepôts pour fonctionner, ni n'anticipe les périodes de crue de la Seine qui pourraient, à partir d'une cote plus élevée, étendre le risque d'inondation sur les bâtiments eux-mêmes.

L'autorité environnementale maintient l'ensemble des recommandations formulées à la partie 6.2 de son premier avis, annexé au présent avis, sur la création du parc d'activités logistiques par Valgo, portant sur les impacts du projet sur les eaux souterraines et superficielles en cas d'événements exceptionnels, ainsi que l'aggravation à terme de l'aléa inondation liés au changement climatique.

6.6 - Les paysages

Par rapport au dossier initial, des détails supplémentaires sont donnés sur l'aspect futur des trois entrepôts. Une cohérence visuelle sera recherchée entre les bâtiments pour donner un aspect unifié aux constructions. Les bâtiments ne seront pas éclairés la nuit. Néanmoins, un seul photomontage est présenté (page 163), depuis un point de vue vraisemblablement aérien peu représentatif de la perception réelle des futures constructions. D'autres photomontages auraient été attendus depuis des points de vue proches et lointains, en particulier, depuis le site classé de la Boucle de Roumare, situé sur l'autre rive.

L'autorité environnementale maintient la recommandation formulée à la partie 6.7 de son premier avis, annexé au présent avis, sur la création du parc d'activités logistiques porté par Valgo, concernant les paysages, notamment en intégrant des photographies actualisées du site et des photomontages supplémentaires.

Figure 4 : Photomontage en vue aérienne des trois entrepôts BVA2, RMP2 et RMP3 (extrait du dossier)

6.7 - La biodiversité

Le dossier d'étude d'impact porté par Gazeley n'apporte quasiment aucun élément supplémentaire concernant la biodiversité (cf § 15.1 de l'étude d'impact, très succinct). Les seules précisions apportées concernent le nombre d'arbres et de haies plantées et les essences locales retenues. Un rappel sur la vigilance à observer concernant les espèces exotiques envahissantes est également formulé.

Les remarques de la mission régionale d'autorité environnementale concernant la gestion pratique, le suivi et la pérennisation des mesures prises par Valgo en faveur de la biodiversité ne trouvent pas de réponse particulière dans le dossier porté par Gazeley. Aucune mesure additionnelle n'est en outre prévue concernant la reconquête de la biodiversité sur ou autour des entrepôts.

L'autorité environnementale maintient la recommandation formulée à la partie 6.5 de son premier avis, annexé au présent avis, sur la création du parc d'activités logistiques porté par Valgo, afin de prolonger à la phase de réalisation des plateformes logistiques les mesures préconisées en faveur de la biodiversité, de les compléter par des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes et de conforter l'aménagement de l'espace dit « naturel » en priorité afin d'offrir un refuge aux espèces pouvant occuper le site.

Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale relatif au projet de création d'un parc d'activités sur le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (Seine-Maritime)

N° : 2019-3302
Accusé de réception de l'autorité environnementale : 4 septembre 2019

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

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 4 septembre 2019 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis sur le projet de création d'un parc d'activités sur le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (Seine-Maritime).[1]

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 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 transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations que la MRAe, réunie le 23 janvier 2020 à Caen, 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 collégialement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et François MITTEAULT, en présence par ailleurs des membres suppléants suivants, sans voix délibératives : Marie-Claire BOZONNET et Sophie CHAUSSI.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) [2], 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.

1 Le délai de production de l'avis de l'autorité environnementale tient compte, conformément aux dispositions régissant le régime de l'autorisation environnementale, des suspensions de délai d'instruction intervenues entre le 18 octobre 2019 et le 15 janvier 2020.

2 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

Par courrier reçu le 4 septembre 2019 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis par la direction départementale des territoires et de la mer de Seine-Maritime (DDTM76) sur le projet de création d'un parc d'activités sur le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne (76). Ce projet est porté par la société Valgo, devenue propriétaire du site le 28 avril 2014, suite à l'ordonnance du tribunal de commerce de Rouen.

Sur la forme, le dossier présenté est complet et comprend bien, après compléments apportés par le porteur de projet durant la phase d'instruction, tous les éléments attendus listés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. En revanche, l'organisation du dossier ne permet pas une bonne appropriation par le public. La démarche d'évaluation environnementale intervient alors que le projet global, consistant en trois phases successives de démantèlement des installations existantes, de dépollution du site et d'aménagement aux fins de création d'un parc d'activités logistiques, est en cours depuis de nombreuses années. Ces deux considérations (présentation du dossier et évaluation environnementale tardive) permettent difficilement d'apprécier les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que, par voie de conséquence, les mesures éviter-réduire-compenser et de suivi qui devraient y être associées.

Sur le fond, le projet porté par Valgo devrait conduire à une amélioration globale forte de l'environnement sur de nombreuses composantes : sols, eau, santé humaine, climat, biodiversité, paysages. Toutefois, de nombreux impacts du projet, en phase de chantier ou d'exploitation, restent à déterminer ou à préciser. D'une manière générale, les mesures d'évitement et de réduction retenues par le porteur de projet méritent également d'être affinées et rendues prescriptives dans le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères qui sera remis aux entreprises qui s'installeront dans la zone d'activités.

Au vu des éléments portés à sa connaissance, l'autorité environnementale formule plusieurs recommandations visant essentiellement à :

- compléter le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères sur de nombreux sujets pour assurer la mise en œuvre des mesures de réduction et de gestion envisagées par les futurs occupants du parc d'activités ;
- s'emparer de manière plus ambitieuse des enjeux liés à la santé humaine et à la pollution diffuse des sols et des eaux en démontrant la suffisance des efforts de dépollution prévus et engagés, et en mettant en œuvre un suivi rigoureux de ces questions ;
- tout mettre en œuvre pour inciter les partenaires publics et les entreprises accueillies à développer une multimodalité exemplaire en faveur de l'atténuation du changement climatique ;
- prendre en compte de manière plus approfondie les risques technologiques sur le secteur, et notamment les effets dominos potentiels.

Illustrations 1 et 2 : Schémas des intentions et principe d'aménagement (extraits du dossier)

AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation du projet et de son contexte

Après près de 80 années d'activité, la société Pétroplus Raffinage Petit-Couronne (PRPC) a été déclarée en faillite en 2013. Par ordonnance du tribunal de commerce de Rouen, la société Valgo est devenue propriétaire de l'ensemble du site de 250 hectares de PRPC, le 28 avril 2014, à condition de procéder à ses frais et risques à l'ensemble des opérations nécessaires à sa remise en état environnemental et notamment à la dépollution des sols.

La partie est du site de PRPC, dite zone de stockage du Milthuit, d'une superficie de 170 hectares, ainsi que la gare routière localisée au nord, ont été cédées en 2015 à la société Dépôt Rouen Petit-Couronne (DRPC, groupe Bolloré Energy), dont une partie a d'ores et déjà commencé à faire l'objet d'une réhabilitation, l'essentiel des installations de stockage existantes étant réutilisé par DRPC pour stocker des produits pétroliers raffinés.

Du site de PRPC initial, Valgo est donc désormais propriétaire du secteur principal, l'ex-raffinerie à proprement parler. C'est ce dernier secteur de 57 hectares, dont il convient d'exclure la partie sud-est de 5,5 hectares (qui a déjà fait l'objet d'un aménagement), qui est concerné par le projet de zone d'activités déposé par Valgo.

Profitant de la localisation attractive du site (proximité avec la Seine, la voie ferrée et les grandes infrastructures routières de la Métropole Rouen Normandie), ce projet consiste en un démantèlement des installations existantes et laissées actuellement à l'abandon, la dépollution du site et son aménagement en parc d'activités à dominante de logistique. Celui-ci sera composé de 10 lots à bâtir d'une superficie allant de 2 à 13 hectares, numérotés de 1 à 7, dont le lot 1 est composé des lots 1A, 1B, 1C et 1D de petite taille le long de l'avenue Aristide Briand à l'est.

Le projet global porté par Valgo comporte donc trois phases, dont les deux premières sont en cours de finalisation après avoir débuté en 2014 dès l'acquisition des terrains : (1) mise en sécurité et démantèlement des installations existantes, (2) dépollution des sols et des masses d'eau, (3) travaux d'aménagement. Le lancement de la troisième phase, qui devrait intervenir à compter de 2020, est soumis à la validation, par l'unité départementale Rouen-Dieppe de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, du plan de gestion de la dépollution des sols, qui s'appuie sur la contribution de l'agence régionale de santé (ARS) de Normandie.

En termes d'aménagement, le projet prévoit la création d'une voie de desserte centrale, d'axe nord-sud, desservant chaque lot et doublée d'une piste cyclable. Des axes perpendiculaires paysagés permettront une séparation des principaux lots et une certaine continuité visuelle entre les rives de la Seine d'une part et le secteur de stockage du Milthuit et les coteaux boisés situés en amont d'autre part. Un grand secteur dans la partie ouest du site, d'environ huit hectares, en limite avec le petit port, sera paysagé, comprenant une zone de cinq hectares environ qui sera renaturée et servira à l'assainissement des eaux pluviales de l'ensemble du projet. L'assainissement pluvial, calibré sur une pluie de retour centennale[3], sera complété par un système de noues paysagées et de deux bassins servant également aux réserves incendie.

Les déblais et déchets bétonnés issus du site initial seront réutilisés sur site ou dans le cadre d'autres grands projets de l'axe Seine. À l'issue de la phase de dépollution, une couche de confinement d'une cinquantaine de centimètres d'épaisseur au minimum, constituée de terres excavées notamment dans le cadre de la réalisation du chantier du Grand Paris Express, sera mise en place sur l'ensemble du site afin de niveler le terrain et de limiter l'émission aérienne de composés organique volatils présents dans les sols et la nappe d'eau sous-jacente. Un cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères à destination des entreprises qui s'installeront sur le site, versé à l'annexe 8 du dossier, contient un certain nombre d'obligations qu'elles devront respecter. L'installation d'un parc photovoltaïque d'une vingtaine d'hectares en toiture des entrepôts, permettant au site d'être autonome en électricité, est envisagée mais non prescrit dans ce cahier.

3 Une pluie centennale est une pluie qui a une chance sur cent de se produire chaque année, en se référant aux statistiques des trente dernières années. Avec le changement climatique, les climatologues prédisent cependant une évolution du régime des pluies et une multiplication de l'occurrence de ces évènements *a priori* rares aujourd'hui.

2 - Cadre réglementaire

2.1. Procédures applicables au projet

Le projet porté par Valgo sur le site de l'ancienne raffinerie de Petit-Couronne relève du régime d'autorisation au titre de l'article L. 214-1 du code de l'environnement issu de la loi 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques. Il relève ainsi de la rubrique 2.1.5.0 « *Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha* », de la nomenclature dite IOTA (dite « loi sur l'eau ») annexée à l'article R. 214-1 du même code. En effet, outre un bassin versant amont de 5,44 hectares intercepté, la superficie du projet (57,1 hectares) le fait directement entrer dans le régime d'autorisation. Il est par ailleurs soumis à déclaration au titre de la rubrique 3.2.3.0 de la même nomenclature, le projet créant plusieurs plans d'eau, permanents ou non, d'une superficie cumulée comprise entre 0,1 et 3 hectares (1,28 hectare dans le cas présent).

Comme il nécessite une autorisation « loi sur l'eau », le projet de zone d'activités de Petit-Couronne est soumis à une procédure d'autorisation environnementale en application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement. La décision est prise par le préfet de Seine-Maritime, au terme de l'enquête publique prévue par l'article L. 123-2 du code de l'environnement et organisée dans les conditions prévues par les articles L. 123-3 et suivants. Cette autorisation constitue selon les termes de l'article L. 122-1 (I-3°) du code de l'environnement, l'autorisation qui « … *ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet* » ; en application du L. 122-1-1, elle précise les éventuelles *« prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables »*.

Conformément à l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, « *les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation »*. La première autorisation du projet portant les mesures « éviter, réduire, compenser » (ERC) correspond donc à l'autorisation environnementale au regard de la « loi sur l'eau ».

Conformément à la rubrique n°39.b (« *Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha* [...] ») de la deuxième colonne du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à évaluation environnementale de manière systématique.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, il doit également faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000[4] et, s'agissant par ailleurs d'un projet d'aménagement, d'une « *étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone* » (article L. 300-1 du code de l'urbanisme). En vertu de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact peut tenir lieu d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23 du même code. Ces deux études, dont l'évaluation des incidences Natura 2000 réalisées en 2017 sont intégrées au dossier.

2.2. Avis de l'autorité environnementale

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. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers soumis à enquête publique prévue par l'article R. 123-1 du même code. 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), recueillies par le service coordonnateur (conformément au D. 181-17-1 du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (article L. 122-1 - V du code de l'environnement), jointe à l'enquête publique.

4 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).

Enfin, il est rappelé que la réalisation des parties du projet (permis de construire qui seront individuellement accordés aux entreprises s'installant dans la zone d'activités, adossés ou non à d'autres procédures telles que celles régissant les installations classées pour la protection de l'environnement) devra conduire à des actualisations successives de l'évaluation environnementale initiale dans le cas où les incidences de ces projets n'auraient pas été prévues et traitées par celle-ci. L'autorité environnementale devra être systématiquement consultée dans ce cas.

L'autorité environnementale rappelle que l'implantation future d'entreprises dans la zone d'activités logistique devra donner lieu, chaque fois que nécessaire, à une actualisation de l'évaluation environnementale ainsi qu'à une nouvelle saisine pour avis de l'autorité environnementale.

3 - Contexte environnemental du projet

Le site du projet se situe au sud de la commune de Petit-Couronne, en limite de la commune voisine de Grand-Couronne, entre la Seine et la rue Aristide Briand (RD 3), au cœur du territoire de la Métropole Rouen Normandie, à l'aval de Rouen.

Localisé en rive gauche de la Seine, à l'entrée de la boucle de Roumare, le site est bordé à l'est par la zone de stockage d'hydrocarbures du Milthuit, cédée en 2015 à DRPC, à laquelle succède, sur le coteau et le plateau surplombant, la forêt de la Londe-Rouvray. À l'ouest, le boulevard maritime et les infrastructures du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) et de l'entreprise Butagaz séparent le site des berges de la Seine. Au nord commence la partie habitée de Petit-Couronne et au sud, l'entrée dans Grand-Couronne est marquée par la papeterie Chapelle-Darblay de la société UPM.

Si le site du projet lui-même est situé en dehors de toute zone de protection au titre de la biodiversité et des paysages, la partie du territoire métropolitain dans laquelle il s'insère est marquée, dans le périmètre d'étude étendu, par de nombreuses sensibilités écologiques, paysagères et patrimoniales qui concernent les grands espaces boisés des deux rives, les prairies humides du lit majeur de la Seine et certaines pelouses sèches. Le site du projet se situe à moins d'un kilomètre de deux secteurs de la zone spéciale de conservation FR2300123 « Boucles de la Seine aval », site Natura 2000, protégé au titre de la directive « Habitats, faune, flore » du 21 mai 1992 situés sur la rive opposée. Autre protection notable, l'ensemble de la boucle de Roumare, en rive droite en face de Petit-Couronne et en rive gauche à partir de Moulineaux à l'aval de Petit-Couronne, est concernée par le site classé éponyme et deux sites inscrits au titre des paysages.

Le site du projet n'est pas concerné par un périmètre de protection de captage d'eau potable. Il est en revanche situé dans le périmètre de protection contre les risques technologiques de Petit-Couronne, dont les zones d'effets thermique et de surpression sont dues aux installations de Butagaz à l'ouest et aux stockages d'hydrocarbures à l'est.

Le site en lui-même, friche industrielle depuis 2012 après plus de 80 ans d'exploitation, est concerné par peu d'enjeux écologiques, à l'exception de l'envahissement progressif par des espèces exotiques envahissantes ou opportunistes (rudéralisation). La sensibilité du site repose finalement sur sa proximité avec les plus proches habitations, située à moins de 200 mètres environ (nuisances sonores, olfactives et pollutions atmosphériques), son état de pollution avancé (des sols mais aussi des matériaux en place et des eaux souterraines, avec un risque de contamination des eaux de surface, notamment la Seine) et son exposition aux risques naturels (inondations par débordement de la Seine) et technologiques. L'empreinte paysagère de l'ancienne raffinerie est, avant son démantèlement, également très prégnante dans les vues proches et lointaines.

4 - Qualité formelle du dossier d'étude d'impact transmis à l'autorité environnementale

Formellement, l'étude d'impact transmise à l'autorité environnementale a été complétée durant la phase d'instruction de l'autorisation environnementale et rendue conforme aux prescriptions fixées à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La structuration interne de l'évaluation environnementale manque grandement de clarté et de cohérence pour le public : il n'est pas observé de distinction claire entre l'état initial de l'environnement, la nature des opérations menées ou à mener, leurs impacts avérés ou prévisibles sur l'environnement, les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation mises en place et les mesures de suivi qui y sont associées.

Les composantes de l'environnement sont présentées de manière non structurée (les sols pollués sont traités dans au moins trois parties du dossier).

L'autorité environnementale recommande de restructurer le dossier d'évaluation environnementale et de le rendre clair pour le public, en tenant notamment compte des recommandations du présent avis.

- Le **résumé non-technique** du dossier d'étude d'impact, présenté en pièce 7 du dossier, gagnerait à être plus synthétique et plus accessible au public, et à être complété d'indications sur les travaux à mener et sur les étapes de l'évaluation environnementale.

L'autorité environnementale recommande de reprendre le résumé non-technique dans un sens plus accessible au public et en le complétant par la description les composantes du projet en phase de travaux et d'exploitation et par un rappel des étapes de la démarche d'évaluation environnementale menée.

5 - Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

La démarche d'évaluation environnementale n'a pas été correctement menée dans ce projet dans la mesure où elle intervient après la réalisation de cinq ans de travaux de démantèlement ayant présenté des impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine. A cela s'ajoutent les considérations suivantes sur les « étapes » théoriques de cette démarche.

- **L'état initial de l'environnement**, correspondant à la description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, est présenté de manière dispersée dans le dossier, par thématique. De l'une à l'autre, sa qualité est très variable. L'évolution de l'état initial en absence de mise en œuvre du projet n'est pas présentée dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de mieux organiser la partie du dossier relative à l'état initial de l'environnement et de décrire chaque composante de l'environnement avant la mise en œuvre du projet, en particulier de ses premières phases qui ont consisté en la dépollution et le démantèlement des infrastructures. Elle recommande par ailleurs de décrire l'évolution probable de cet état initial de l'environnement sans mise en œuvre du projet.

- La **justification du choix du projet** et l'étude des **solutions de substitution raisonnables** ont été apportées lors des compléments en phase d'instruction. Assez succincts, ces compléments permettent néanmoins d'expliquer l'absence de solution de substitution examinée et le choix du projet retenu par deux éléments : la recherche d'une économie foncière dans le développement d'activités logistiques (d'où l'intérêt d'une friche industrielle) et l'état de pollution du site, ainsi que les risques technologiques présents alentour, interdisant la réalisation d'un programme de logements ou de commerce. Ces explications s'appuient également sur l'intérêt du développement de ce genre de plateformes logistiques à proximité des pôles de consommation, en lien avec l'essor du commerce en ligne, mais ne développe pas l'impact potentiellement important de ce genre d'activités sur l'environnement (voir partie 6.4 du présent avis).

En revanche, les **variantes** de mise en œuvre du projet ne sont pas explicitement présentées dans le dossier d'évaluation environnementale.

L'autorité environnementale recommande de présenter les variantes pouvant être mises en œuvre lors de sa réalisation du projet et d'en évaluer les impacts potentiels afin de démontrer que le scénario retenu est bien celui de moindre impact environnemental.

- Les **impacts du projet** sont présentés par thématique, dans différentes parties du dossier d'évaluation environnementale. Les éléments suivants nuisent profondément à la bonne perception et compréhension, par le public, des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine :

– l'absence de présentation d'une synthèse des impacts dans une partie autonome du dossier ;

– la confusion opérée entre les différentes composantes de l'environnement qui conduit à explorer, par exemple, la pollution des eaux et des sols dans plusieurs parties du dossier ;

– l'absence de qualification de ces impacts (directs ou indirects, positifs ou négatifs, de court, moyen ou long terme, temporaires ou permanents) ;

– le fait que l'évaluation environnementale ait été effectuée en cours de réalisation du projet de démantèlement et de dépollution, ce qui conduit à décrire des impacts passés, présents et potentiels, sans les distinguer clairement.

S'il convient d'estimer que les impacts du projet seront globalement positifs pour l'environnement et la santé humaine, le dossier proposé par le porteur de projet en complique l'appréhension. Malgré la complexité de la présentation, les incidences de la phase de travaux sont globalement bien étudiées, même si des incertitudes demeurent sur les impacts résiduels (voir partie 6 ci-dessous). Les impacts de la phase d'exploitation sont quant à eux étudiés variablement selon les composantes.

L'autorité environnementale recommande de clarifier nettement la présentation des impacts du projet en distinguant ses différentes phases, les impacts déjà observés de ceux attendus et en les qualifiant le plus précisément possible.

- L'**évaluation des incidences Natura 2000**, réalisée en 2017 par le bureau d'études Alise, a été versée au dossier durant la phase d'instruction du dossier d'autorisation environnementale. Pour ce qui concerne la phase travaux, cette évaluation est globalement satisfaisante sur la forme et conclut à l'absence d'incidences du projet sur les sites, espèces et habitats Natura 2000 par rapport à la situation initiale du site.

En revanche, s'agissant de la phase d'exploitation, les impacts directs ou indirects du fonctionnement du parc d'activités logistiques sur les sites Natura 2000 les plus proches (trafic fluvial notamment mais aussi rejets des assainissements des eaux usées et pluviales) ne sont pas évalués. En outre, les sites Natura 2000 situés à l'aval de la Seine, dans l'estuaire, ne sont pas pris en comptes, malgré les importants liens fonctionnels entre le fleuve et son estuaire.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en étendant l'évaluation aux sites situés à l'aval hydraulique du projet, notamment ceux de l'estuaire de la Seine, et en y incluant l'évaluation des incidences du fonctionnement du parc d'activités sur les sites Natura 2000.

- Le **cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés** a été examiné sous l'aspect du trafic local et, de manière plus approfondie, dans un complément versé au dossier lors de la phase d'instruction de l'autorisation environnementale. Ce complément, sous forme de tableau, liste bien l'ensemble des projets susceptibles d'avoir des effets cumulés avec le projet porté par Valgo, dans un rayon de dix kilomètres autour du site. Il conclut à l'absence d'effets cumulés avec le projet, même si ce constat pourrait potentiellement être relativisé par une analyse plus fine du trafic et des émissions et nuisances qui y sont associées.

- La présentation **des mesures d'évitement et de réduction des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine** n'est pas formalisée, ce qui contribue à la faible qualité de l'évaluation des impacts du projet, et ne permet donc pas d'avoir un aperçu synthétique des mesures qui seront mises en place. Seules les mesures en faveur de la biodiversité sont formalisées, mais elles ne sont présentées que dans l'annexe 5 du dossier, sans que ce dernier ne les reprenne explicitement à son compte.

En matière de suivi des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine, les seules **mesures de suivi** environnemental formalisées concernent également la biodiversité (annexe 5, pages 100-101). Aucune autre mesure de suivi des impacts du chantier ou de la phase d'exploitation n'est aussi clairement formalisée, même si un suivi des pollutions des sols et des masses d'eau souterraines est prévu au moins à court terme.

L'autorité environnementale recommande, pour une meilleure information du public, une formalisation - distincte de celle de l'analyse des incidences - dans le dossier d'évaluation environnementale, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées pour toutes les composantes de l'environnement concernées, ainsi que des mesures de suivi de leur mise en œuvre.

6 - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale, compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet. Elles sont présentées par composante de l'environnement, telles que proposées par le profil environnemental de Normandie[5].

6.1 - Les sols

- *Lutte contre l'artificialisation des sols*

Malgré sa cinquantaine d'hectares de superficie, le projet s'intègre dans l'objectif national de lutte contre l'artificialisation des sols, en restructurant une ancienne friche industrielle. Néanmoins, faute de présentation de scénarios alternatifs, la possibilité d'une renaturation complète du site n'est pas examinée et ne permet donc pas d'appréhender l'intérêt du projet par rapport au scénario de « désartificialisation » qui aurait pu être imaginé.

- *Pollution des sols*

La pollution des sols du site est un enjeu majeur du projet : le fonctionnement d'une des plus importantes raffineries françaises pendant plusieurs décennies a eu pour conséquence une pollution importante, étendue et durable des sols mais aussi de l'air, des sous-sols et des eaux souterraines et superficielles alentour. La société Valgo, qui s'est portée acquéreuse du site et présente le projet d'aménagement, est une spécialiste de cette thématique.

L'enjeu du projet repose essentiellement sur la dépollution du site à tous les niveaux : démantèlement, traitement et recyclage des installations et produits polluants de la raffinerie, traitement et excavation des sols pollués (par des hydrocarbures, solvants, métaux lourds dont plomb...), pompage des lentilles d'hydrocarbures surnageant à la surface des nappes d'eau souterraines, prévention des pollutions de la Seine par le réseau d'eaux pluviales, limitation de la remise en suspension dans l'air de composés organiques volatils, confinement des sous-sols.

Pour dépolluer le site, Valgo a mis au point un plan de gestion soumis à l'approbation de l'unité départementale Rouen-Dieppe (UDRD) de la DREAL Normandie. La mise en œuvre du chantier d'aménagement ne pourra avoir lieu que si cette approbation est délivrée, en tenant également compte de l'avis de l'agence régionale de santé (ARS) de Normandie. Par courrier du 11 septembre 2019 adressé au porteur de projet, l'UDRD a jugé ce plan de gestion insuffisant et rappelé qu'il serait soumis à tierce expertise d'ici la fin du chantier.

La dépollution des sols est en cours de réalisation depuis plusieurs années, à mesure qu'avancent les travaux de démolition des installations de la raffinerie. Le dossier est peu disert sur cette phase ; il faut se référer au plan de gestion pour avoir des éléments plus tangibles. On y apprend que l'entreprise estime, par méthode d'échantillonnage, à 15 200 m³ le volume des terres à excaver car présentant des pollutions aux hydrocarbures importantes. Ces terres ne seront pas exportées vers une filière de traitement, ni même traitées sur place mais stockées dans « l'espace naturel » qu'il est prévu de créer à l'ouest du site, dans une cellule de confinement enterrée, surveillée et faisant l'objet d'une servitude d'utilité publique.

L'impact sur l'environnement de la solution retenue nécessiterait d'être davantage évalué compte tenu de la sensibilité actuelle et future du secteur de stockage, notamment sur le plan des risques et de la biodiversité. Malgré la « géologie favorable » du lieu, permettant de limiter les risques d'infiltration, de sérieux doutes subsistent sur la méthode engagée.

Par ailleurs, outre ces 15 200 m³ de terres les plus polluées, les autres sols, faisant l'objet d'une pollution moindre, seront maintenus sur site sans faire l'objet de traitements. Une couche de confinement de 700 000 à 750 000 m³ et d'au moins 50 cm d'épaisseur, permettant également de niveler le terrain pour les futures installations, sera mise en place afin d'isoler les sols originels du terrain d'assiette.

L'autorité environnementale recommande de clarifier la nature précise des pollutions des sols et de préciser les modalités de prise en compte de ces pollutions, notamment concernant les métaux lourds.

5 Le profil environnemental de Normandie, élaboré par la DREAL, est disponible au lien suivant : http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/les-profils-environnementaux-r307.html

Elle recommande également de clarifier dans le dossier d'évaluation environnementale la présentation, la justification et la caractérisation, au regard de leurs incidences potentielles sur l'environnement et la santé, des modalités de mise en œuvre des deux premières phases de démantèlement et de dépollution des installations préexistantes. Elle recommande en particulier de démontrer, par l'analyse de scénarios alternatifs, que la solution retenue de stockage sur site des terres polluées, le cas échéant complétée de mesures de suivi appropriées, est bien celle de moindre impact sur l'environnement et la santé humaine.

6.2 - L'eau

- *Eaux souterraines*

Le site du projet surplombe trois nappes d'eau superposées : celle des alluvions de la Seine, intimement liée au fleuve et aux marées qui se font ressentir jusqu'en amont de Rouen, celle de la Craie qui alimente en divers points de l'agglomération les captages en eau potable, et la nappe captive de l'Albien-Néocomien, une masse d'eau rigoureusement protégée car très sensible aux prélèvements et devant servir de ressource de secours.

L'activité de la raffinerie au cours des années a généré la création d'une lentille d'hydrocarbures (diesel ou fuel domestique dégradé, essence, huile ou lubrifiants) surnageant à la surface de la nappe alluvionnaire et s'étendant sur près de 17 hectares à l'aplomb du site et aux alentours. Cette lentille, dont la taille a diminué au cours des années, depuis l'arrêt des installations, a été créée par l'infiltration d'hydrocarbures dans les sols jusqu'à la masse d'eau. Les données sur la présence de HAP[6] montrent une très forte pollution de la nappe alluvionnaire.

Cette lentille a également un impact sur la qualité de l'air, notamment intérieur, puisqu'elle est à l'origine d'émanations de composés organiques volatils[7], potentiellement cancérogènes, qui se concentrent dans les lieux clos et faiblement aérés. Ces émanations varient avec le niveau de la nappe et conduisent ponctuellement à des dépassements de seuils de danger dans certains locaux ou habitations à Petit-Couronne, au nord du site.

Outre la dépollution rapide et nécessaire de la nappe alluvionnaire, l'enjeu réside surtout dans le fait d'empêcher cette pollution d'atteindre la nappe de la Craie qui est cruciale pour l'approvisionnement en eau potable de milliers d'habitants.

Une étude réalisée en 2015 par la société Golder pour le compte du porteur de projet semble confirmer qu'une migration de ces lentilles vers la Seine ou la nappe de la craie sous-jacente demeure résiduelle. Le lien de la nappe alluvionnaire avec les marées, et notamment le battement quotidien de son toit, concourrait à maintenir la pollution autour de ses sources.

Dès l'acquisition du site il y a cinq ans, Valgo a procédé à la mise en œuvre de pompages, conjointement avec la société des pétroles SHELL, dont l'objectif est d'atteindre, d'ici la fin de la phase de dépollution, une épaisseur résiduelle des lentilles de 2 à 5 cm selon les parties du site. La partie nord-ouest de celui-ci, un rectangle d'environ 1 hectare qui sera reconverti en espace paysager à l'issue du chantier, est actuellement mise à la disposition de SHELL pour poursuivre ses travaux de dépollution.

Un suivi de la qualité des eaux souterraines de la nappe de la craie sera assuré pendant quatre ans à l'issue de la fin des opérations de dépollution. Selon le dossier, la qualité des eaux souterraines ne présente aujourd'hui plus de risque pour la santé humaine.

L'autorité environnementale recommande de justifier l'arrêt de la phase de dépollution dès lors que les lentilles d'hydrocarbures auront une épaisseur comprise entre 2 et 5 cm, compte tenu des possibles impacts de ces hydrocarbures résiduels sur la qualité des milieux aquatiques de la Seine et de la nappe de la craie sous-jacente, décisive dans l'alimentation en eau potable de la métropole, et sur la santé humaine. Elle recommande également de rechercher et de définir le cas échéant une solution de dépollution complémentaire aux pompages lorsqu'ils auront été effectués.

6 Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont reconnus pour leur caractère cancérogène et mutagène avéré.

7 Les composés organiques volatils regroupent une très large famille de produits d'origine naturelle ou anthropique facilement évaporables, dont les effets sur la santé peuvent être une diminution de la fonction respiratoire, des effets mutagènes et cancérigènes, selon la nature des composés et la durée d'exposition.

- *Eaux superficielles*

La proximité du site du projet avec la Seine rend particulièrement sensible le sujet des pollutions diffuses du site vers le milieu aquatique. Quoique très fortement polluée du fait des nombreuses industries, exploitations agricoles et aires urbaines implantées dans son bassin versant, la Seine est en effet un milieu remarquable majeur pour de nombreuses espèces et Petit-Couronne ne se situe qu'à une centaine de kilomètres de l'estuaire de la Seine et de sa réserve naturelle nationale. Comme vu ci-dessus, le porteur de projet écarte un risque de propagation des lentilles d'hydrocarbures à la Seine elle-même. Néanmoins, la dépollution du site et la gestion de ses eaux usées et pluviales peuvent avoir un impact non-négligeable sur la qualité du cours d'eau.

Pour la période écoulée de démantèlement et de dépollution des installations existantes, le dossier conclut à l'absence d'impact du projet sur la qualité des eaux de surface rejetées, issues des pluies essentiellement. Or, le tableau versé à la page 85 de l'annexe 4 montre qu'en fonction des jours d'analyse, certains paramètres ont pu varier sensiblement, tout en restant inférieurs aux seuils de rejets autorisés pour la raffinerie, seuils qui ne garantissent aucunement l'absence d'impact mais l'équilibre, au moment de l'autorisation du projet il y a plusieurs années, entre la soutenabilité des rejets par le milieu et l'acceptabilité technico-financière des mesures de traitement à mettre en place par le porteur de projet de l'époque.

Ainsi, on constate, malgré le peu de données proposées dans ce tableau et leur caractère illustratif, que le taux de matières en suspension relâchées dans le milieu a pu varier du simple à plus du double ou que, certaines semaines, le taux d'hydrocarbures rejetés était cinq fois supérieur à d'autres. Le pH révèle également des variations substantielles, passant de 7,30 à 8,30 en moins d'un mois.

La conclusion du porteur de projet selon laquelle « *les opérations réalisées par Valgo n'ont eu aucun impact sur la qualité des eaux de surface rejetées en Seine* » n'est donc pas exacte. Les opérations ont eu un impact sur le milieu, en libérant des matières en suspension et des hydrocarbures, mais à des seuils inférieurs aux seuils autorisés pour l'ex-raffinerie, beaucoup plus polluante.

L'autorité environnementale recommande d'assurer, jusqu'à la fin de la phase de chantier, une gestion des eaux de pluie qui satisfasse à la préservation de la qualité du milieu récepteur, au-delà des seuils autorisés pour l'ex-raffinerie.

En ce qui concerne l'épuration des eaux usées, le dossier ne présente pas de données sur la destination des effluents des entreprises qui s'installeront sur le site, sur les volumes attendus, ni sur la capacité de la station d'épuration concernée à traiter ces effluents, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif.

Concernant l'épuration des eaux pluviales en phase d'exploitation, un dispositif de tamponnement sera mis en place permettant une gestion centennale[8] des eaux de pluie mais deux questions subsistent : la première porte sur les rejets des eaux de pluie lors d'une occurrence supérieure à la centennale, la deuxième concerne la capacité des bassins à recevoir les eaux et mousses d'extinction d'un incendie qui toucherait un ou plusieurs entrepôts simultanément.

La gestion des eaux pluviales se fera sans infiltrations, du fait du risque de contamination avec les résidus de polluants contenus dans les sols et la nappe sous-jacente. Les eaux de pluie des voiries, parkings et entrepôts seront donc orientées, puis tamponnées dans des noues, deux bassins et, pour les plus importantes, dans « l'espace naturel » créé à l'ouest du site, avant d'être rejetées vers la Seine. Des données manquent à ce stade pour s'assurer que les dispositifs mis en place permettront bien de restituer à la Seine une eau d'une qualité suffisante pour ne pas altérer les milieux.

Enfin, il convient de souligner qu'une visite mensuelle des ouvrages de rétention des eaux et après chaque épisode pluvieux exceptionnel sera menée.

L'autorité environnementale recommande de détailler la gestion des eaux pluviales dans le dossier d'évaluation environnementale, afin d'assurer que le mode de gestion retenu sera suffisamment calibré et que les mesures de contrôle seront suffisantes pour répondre aux événements exceptionnels qui pourraient se multiplier (en fréquence et en intensité) avec le réchauffement climatique, afin de restituer au milieu récepteur une eau de qualité.

8 Une pluie centennale est une pluie qui a une chance sur cent de se produire chaque année, en se référant aux statistiques des trente dernières années. Avec le changement climatique, les climatologues prédisent cependant une évolution du régime des pluies et une multiplication de l'occurrence de ces évènements.

- *Risques d'inondation*

Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier (page 83), le site du projet est soumis à un aléa d'inondation par débordement de la Seine. Certes, au droit du site, le plan de prévention des risques inondation (PPRi) de la Seine ne distingue pas de secteurs d'aléas. Néanmoins, Petit-Couronne fait partie du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Rouen – Louviers – Austreberthe qui identifie l'ensemble du secteur de projet en aléa faible d'inondation avec des hauteurs d'eau variant de 0 à 2 mètres en cas de crue de faible probabilité.

Il convient en outre de préciser que ces données ont été élaborées il y a déjà quelques années et ne tiennent pas nécessairement compte de l'évolution constante de la connaissance en matière de changement climatique, dans un secteur soumis en outre aux effets de marée et donc à l'élévation du niveau de la mer. Dans les décennies à venir, l'aléa identifié peut être amené à être considérablement réévalué.

Le site est également partiellement concerné par un aléa de remontée de nappe, non mentionné au dossier mais également lié aux phénomènes de marées et donc potentiellement destiné à évoluer dans les années à venir.

Il convient toutefois de noter que l'apport substantiel de terres, nécessaires à la mise à niveau altimétrique du site, fortement déficitaire en matériaux, ainsi qu'à la création d'une couche de confinement, contribuera à l'élévation du terrain naturel, à l'exception de « l'espace naturel » de cinq hectares, notamment destiné à recevoir les eaux pluviales. Le risque d'inondation devrait en être réduit, pour le site, mais pourrait occasionner une augmentation de l'aléa dans les secteurs mitoyens.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer les dernières données disponibles en matière de risques d'inondation et les simulations qui existent au titre du changement climatique afin de prévoir, le cas échéant, l'actualisation des procédures et/ou la mise en conformité des ouvrages.

6.3 - La santé humaine

- *Qualité de l'air : impact de la situation initiale*

La société Golder a réalisé une analyse des niveaux de risque sanitaire liés aux émissions de gaz par le sol, issues des lentilles d'hydrocarbures présentes à la surface de la nappe d'eau alluvionnaire sous le site du projet. Cette analyse définit le niveau des risques sanitaires liés à l'inhalation de composés organiques volatils comme « acceptables » pour les usages prévus et les travailleurs. Ce terme ne permet pas de conclure à l'absence d'impact notable sur le plan sanitaire de la future zone d'activités.

La couche de confinement de 50 cm qui sera mise en place par l'apport de matériaux inertes est prise en compte et devrait conduire à une réduction des risques de contamination de l'air intérieur. Une analyse complémentaire des risques sanitaires sera effectuée à la fin des travaux de dépollution et le plan de gestion prévoit de rendre 100 % du secteur compatible avec son futur usage, sans qu'il soit besoin de construire les bureaux en hauteur, avec un vide sanitaire ou de surventiler les futurs locaux. Néanmoins, par anticipation des résultats de l'analyse des risques sanitaires définitive, la santé du millier de travailleurs attendus dépendant notamment de ces mesures de traitement de la pollution, l'identification de dispositifs de précaution supplémentaires dans les bâtiments paraîtrait opportune, de même qu'un suivi de longue durée, à la fois des émissions et de l'état de santé des travailleurs.

L'autorité environnementale recommande la mise en place d'un protocole de suivi de la qualité de l'air sur le secteur en général, et dans les futurs bâtiments en particulier. Elle recommande également la mise en place d'un suivi de la santé des personnes travaillant sur place au regard des émanations de composés organiques volatils constatées.

- *Qualité de l'air : impact du projet*

La qualité de l'air s'est grandement améliorée dans le secteur et dans l'agglomération même, depuis l'arrêt du fonctionnement de la raffinerie en 2012, notamment en ce qui concerne les émissions d'oxydes de soufre qui sont tombées sous la barre des 10 µg/m³ d'air journaliers après avoir atteint des pics de près de 90 µg/m³ certains jours durant sa période de fonctionnement.

Malgré l'amélioration récente de la qualité de l'air au droit du site, les travaux de démantèlement des installations de la raffinerie engagées par le porteur de projet peuvent être à l'origine d'émissions atmosphériques de polluants, notamment par remise en suspension dans l'air de particules.

En outre, le trafic (routier, fluvial, maritime) occasionné durant la phase de démolition, de dépollution et d'aménagement, puis le trafic lié au fonctionnement du parc d'activités en phase d'exploitation, sont également des sources de pollutions atmosphériques.

Le dossier détaille minutieusement l'ensemble des émissions atmosphériques attendues lors de la phase de chantier du projet. Des mesures de réduction visant notamment à privilégier le transport par barges fluviales des matériaux issus du démantèlement et des matériaux de remblais importés sur le site sont également présentées. Toutefois, ces émissions ne sont pas chiffrées, ce qui en complique la prise en compte.

Les autres émissions, liées à la phase d'aménagement et au fonctionnement du parc d'activités, ne sont ni quantifiées, ni qualifiées par le porteur de projet. Elles seront, en tout état de cause, sensiblement moins significatives que les émissions antérieures dues au fonctionnement de la raffinerie mais non négligeables. S'il est mis en place par les entreprises s'installant dans le parc d'activités, le recours à la multimodalité, et notamment au ferroutage (transport de fret par voie ferrée), peut constituer un levier intéressant de réduction de ces émissions. Ce levier est bien identifié par le porteur de projet (voir section 6.4 du présent avis relative au climat), mais un travail de coordination avec les différents opérateurs en présence devra être mené.

- *Nuisances sonores et olfactives*

Un suivi régulier des nuisances olfactives est réalisé sur le secteur par Atmo Normandie. La nouvelle destination du site vers des activités logistiques devrait sensiblement améliorer la qualité de l'air ambiant, en particulier dans la mesure où les sources odorantes soufrées (hydrocarbures) présentes sur le site sont en cours de nettoyage. *A contrario*, le projet se situe dans un secteur industriel marqué par d'autres émanations variées (papeterie, chocolaterie, usine de transformation de graines oléagineuses…) qui permettront moins sensiblement de constater les progrès.

En matière de bruit, le dossier d'évaluation environnementale n'évalue que les incidences du projet en phase d'exploitation, c'est-à-dire pendant le fonctionnement de la zone logistique. Les impacts de la démolition ne sont pas évoqués alors même que la durée et l'ampleur de cette phase peut être de nature à provoquer des nuisances prolongées pour le voisinage. Quelques éléments disséminés dans le dossier sont toutefois avancés concernant le démantèlement : pose de banquette en béton avant abattage des cheminées ou des unités, etc. Néanmoins, l'impact sonore du démantèlement, des opérations de dépollution, puis, à l'avenir, de l'aménagement du site et de la construction et du fonctionnement du parc d'activités ne donne pas lieu à la mise en place de mesures de suivi, en dehors de sondes de mesure des ondes mécaniques mises en place lors de l'abattage. Une mesure de l'émergence sonore du projet en phase de chantier aurait donc dû être prévue.

Il convient par ailleurs de noter que le schéma d'organisation des voiries devrait contribuer à éviter au maximum l'augmentation du trafic dans la partie habitée de Petit-Couronne. Le recours à l'intermodalité pourra là aussi être une piste intéressante de limitation des émissions sonores en phase d'exploitation.

L'autorité environnementale recommande, jusqu'à la fin de la phase de chantier et au moins au début de l'exploitation de la zone d'activités, de mettre en place un suivi de l'émergence sonore du projet et de définir en conséquence des mesures visant à limiter les impacts acoustiques sur le voisinage, en lien notamment avec le trafic routier qui sera potentiellement généré dans le secteur.

- *Risques technologiques*

Le site est concerné par le plan de prévention des risques technologiques (PPRt) de la zone industrielle et portuaire de Petit-Couronne. Ce plan permet de définir, d'une part les zones d'aléas dus à des accidents industriels sur des sites classés SEVESO, et d'autre part des secteurs d'inconstructibilité totale ou partielle sur les secteurs alentour. Deux sites industriels sont à l'origine de potentiels aléas thermiques et de surpression (dus à une explosion notamment) : les stockages de GPL du port et de l'entreprise Butagaz à l'ouest et les stockages d'hydrocarbures de la société DRPC à l'est.

Le site du projet porté par Valgo se situe à la jonction des aléas provoqués par ces deux entreprises industrielles mais est surtout concerné par les secteurs d'aléas de Butagaz, notamment thermiques. Ainsi, la partie ouest de la future zone d'activités logistiques est concernée par les zonages R et i du PPRt interdisant totalement, ou sous conditions, les constructions.

Le secteur le plus dangereux (R) est celui qui a été retenu pour réaliser l'espace naturel et paysager du projet d'aménagement, composé notamment du bassin numéro 1, de pelouses humides et sèches et d'un secteur portant un projet de boisement prévu en tant qu'espace boisé classé (EBC) à créer au plan local d'urbanisme de la commune en vertu de l'article L. 113-1 du code de l'urbanisme.

Au regard de la sensibilité du secteur aux risques technologiques, une information et une prévention poussées des entreprises implantées et des personnes travaillant sur le site devront être menées afin de garantir leur sécurité en cas d'incident.

Le risque de transport de matières dangereuses est rapidement examiné dans le dossier, qui ne retient que la présence d'une canalisation de transport de gaz encore en fonctionnement à l'est du site. La remise en service progressive du dépôt du Milthuit, exploité par DRPC, concourra également à l'augmentation du trafic routier de matières dangereuses. Aucune mesure spécifique n'est prise par le porteur de projet sur cette thématique, malgré le risque d'accident lié à la forte concentration en véhicules légers et poids lourds sur ce secteur.

Enfin, le risque de sur-accident, ou « effet domino », n'est pas évoqué malgré la présence à proximité de sites contenant des matières inflammables ou explosives. En particulier, la gestion de la propagation du risque incendie entre les futurs entrepôts logistiques ne donne pas lieu à une évaluation ou à la présentation de mesures concrètes.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse et la prise en compte des risques technologiques en intégrant toutes les éventualités, notamment liées au trafic important dans un secteur concerné par le transport régulier de matières dangereuses et aux effets dominos entre les futurs entrepôts et entre le site et les sites SEVESO voisins, et en prévoyant des mesures d'information et de prévention adaptées à l'égard des entreprises et des salariés.

6.4 - Le climat

Les données présentées en pages 121 et 122 du dossier d'évaluation environnementale montrent une estimation des émissions de gaz à effets de serre (GES) lors des différentes phases de chantier du projet : démantèlement, dépollution et aménagement. Ces données ne semblent pas représenter une estimation exhaustive des émissions mais permettent d'avoir un regard sur le bilan carbone du chantier, hors phase d'exploitation de la zone d'activités. Il en ressort que les émissions de GES sont estimées à 53 566 tonnes équivalent CO_2. En outre, le recyclage des matériaux (voir partie 6.6 du présent avis) devrait avoir permis l'économie de 113 200 tonnes équivalent CO_2. Le bilan carbone est donc *a priori* largement positif pour la phase de chantier (environ 60 000 tonnes équivalent CO_2 en crédit).

- *Atténuation du changement climatique*

Pour concourir à l'atténuation du changement climatique global, il existe plusieurs leviers visant tous à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et dont doivent désormais s'emparer tous les porteurs de projet significatif. Parmi eux figurent notamment : la diminution importante des mobilités carbonées et le développement des mobilités douces ou actives ; le recours aux énergies renouvelables en lieu et place des énergies fossiles ou fortement émettrices en GES ; le recours à des matériaux et des process à faible empreinte carbone pour les constructions ou dans le fonctionnement des entreprises ; l'isolation des bâtiments et la mise en œuvre des principes du bioclimatisme afin de diminuer la consommation énergétique ; la captation de carbone de l'atmosphère.

De tous ces leviers, le projet ne s'empare que des trois premiers, de manière toutefois volontaire. Le dernier est également utilisé dans le cadre de la renaturation d'une partie du site. La captation de carbone par les espaces boisés, les zones humides et les prairies créées devraient néanmoins être anecdotiques à l'échelle des émissions potentielles générées par la zone d'activités. Enfin, des prescriptions plus volontaires en matière de bioclimatismeet de qualité énergétique du bâti auraient pu utilement être jointes au cahier des prescriptions urbaines architecturales et paysagères destiné aux entreprises s'implantant dans la zone.

L'autorité environnementale recommande de se saisir de l'opportunité de réaliser un projet exemplaire du point de vue climatique en rendant le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères plus prescriptif en matière de bioclimatisme, de recours à des matériaux biosourcés et de réduction des consommations énergétiques.

- *Diminution des mobilités carbonées*

Le dossier est très clair sur le fait que l'activité logistique est, par nature, et en particulier dans un contexte français de report modal peu développé vers le transport de fret par voie fluviale ou ferroviaire, très émettrice en GES. La possibilité d'un report modal vers le ferroviaire est bien un aspect fort du projet, mais il dépend d'autres acteurs que le seul porteur de projet.

Le projet prévoit ainsi l'extension de la voie ferrée sur l'emprise de plusieurs lots pour donner la possibilité aux entreprises logistiques de développer le ferroutage. Néanmoins, les voies ferrées situées au sud du boulevard Cordonnier, qui marque la limite nord du projet, ne sont pour l'heure pas électrifiées et ne présentent donc pas d'intérêt, pour le moment, du point de vue de la réduction des GES. Il conviendra de remédier à ce point pour favoriser le report modal de la route vers le chemin de fer.

Au regard de la proximité de la zone d'aménagement avec l'axe Seine, le fleuve représente également une opportunité intéressante de développement de la multimodalité en faveur d'une diminution des émissions. Il conviendra néanmoins de s'attacher à opter pour un mode de transport fluvial à faible émission. En outre, la liaison entre le quai de déchargement du terminal Rouen Vallée de Seine Logistique de Grand-Couronne, 3 km au sud, et le site de Valgo, devra préférentiellement être assurée par voie ferrée.

Le porteur de projet a eu d'ailleurs recours au transport par barge de manière assez importante lors de la phase chantier et compte également y recourir pour acheminer les 750 000 tonnes de terres inertes qui seront utilisées pour la couche de confinement et le nivellement du site. Il n'est cependant, pour l'heure, pas en mesure de s'engager sur le recours à des modes de transport fluviaux lors de la phase d'exploitation de la zone d'activités, n'ayant pas la maîtrise foncière des terminaux qui appartiennent au grand port maritime de Rouen (GPMR). Une réflexion devra donc être menée lors de la mise en œuvre des projets d'entrepôts.

L'autorité environnementale recommande au porteur du projet d'engager une démarche volontariste et partenariale, en lien avec tous les acteurs de la métropole, du GPMR et du site, pour œuvrer au développement d'une filière logistique « propre » du point de vue des émissions atmosphériques, notamment en favorisant la multimodalité.

Le projet engendrera également le déplacement de 1 200 à 1 300 personnes quotidiennement, équivalant au nombre d'emplois attendus. La création d'une aire de covoiturage, l'identification d'une ligne de bus passant à proximité (ligne 6 du réseau métropolitain) ainsi que l'aménagement de places de parking réservées aux véhicules électriques et d'une piste cyclable sont prévus par le projet pour inciter les employés à renoncer à l'usage de la voiture individuelle à moteur thermique. Néanmoins, la hausse des émissions attendues doit être compensée si elle ne peut être totalement évitée.

A l'appui de ces considérations, le dossier présente, de manière pertinente, une analyse du trafic généré par le projet, en phase d'exploitation, sans mise en place de report modal vers le ferroviaire, ce qui permet d'évaluer le pire scénario d'un point de vue des émissions de GES et de l'augmentation des nuisances liées au trafic. Les données présentées semblent indiquer que malgré les précautions prises (répartition de 30 % du trafic vers le nord et de 70 % vers le sud, réaménagement de carrefours et de la rue Sonopa au sud), le trafic cumulé de l'ensemble des activités présentes sur le secteur va considérablement augmenter (+1 000 véhicules, dont un gros tiers de poids lourds, à chaque heure de pointe le matin et le soir), avec le risque de congestionner certaines intersections, notamment le carrefour entre la rue Aristide Briand et la rue Cordonnier, occasionnant par là-même nuisances, pollutions supplémentaires et risques d'accidents. Les mesures annoncées en faveur du report modal paraissent donc être un prérequis crucial pour apaiser la circulation dans ce secteur et contribuer à une diminution des émissions atmosphériques et des nuisances.

Aussi, en cas de non-recours à la multimodalité et à défaut de pouvoir éviter ou réduire de manière plus importante les émissions en GES, le projet devrait proposer d'importantes mesures de compensation calquées sur les émissions totales imputables au fonctionnement des entreprises qui seront admises sur le site, notamment par stockage du carbone.

L'autorité environnementale recommande l'élaboration de mesures destinées à compenser les émissions de gaz à effet de serre (GES) du parc d'activités durant toute sa durée de vie.

- *Recours aux énergies renouvelables*

En termes de consommation énergétique, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, jointe en annexe 1 du dossier, a mis en évidence trois « solutions viables » : le recours à un parc photovoltaïque en toitures des bâtiments ou en ombrières de parkings, en profitant de l'importante superficie (environ 20 hectares de potentiel maximal) des installations logistiques ; l'implantation d'éoliennes verticales ; la cogénération en huile végétale ou de récupération. La première de ces solutions semble avoir la préférence de Valgo mais n'est pas rendue obligatoire dans le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères. Le potentiel identifié dans cette solution, de 8 MW, est supérieur à l'estimation de la consommation future en électricité, hors chauffage, de la zone d'activités (6,5 MW) : l'excédent pourra donc être utilement reversé sur le réseau et servir de source d'énergie pour d'autres usages.

En revanche, malgré un besoin estimé entre 10 et 12 MW pour le chauffage au gaz, la troisième solution proposée (cogénération en huile végétale ou de récupération) ne semble pas être retenue. Le recours à l'énergie éolienne semble quant à lui abandonné par le porteur de projet en raison de contraintes techniques et paysagères. Ces trois sources d'énergie renouvelables combinées représentent un potentiel de production de plusieurs dizaines de mégawatts. Les sensibilisations à l'optimisation des consommations énergétiques préconisées dans l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables ne sont pas non plus reprises dans l'évaluation environnementale et dans le cahier des prescriptions.

L'autorité environnementale recommande de s'emparer plus clairement et plus fortement du potentiel du site en énergies renouvelables, dans le respect des paysages proches et lointains, en prescrivant le recours à l'une ou plusieurs d'entre celles qui ont été identifiées dans l'étude de faisabilité.

- *Adaptation au changement climatique*

Le dossier évoque certaines conséquences attendues du changement climatique comme la multiplication des îlots de chaleur, la raréfaction de certaines ressources (notamment l'eau) et la modification des aléas naturels (inondations, submersions, tempêtes, mouvements de terrain…). Néanmoins, le projet semble peu prendre en compte l'impératif d'adaptation, en dehors de la lutte contre les îlots de chaleur. Des mesures complémentaires sur la gestion des ressources auraient été attendues (voir notamment partie sous-sols ci-dessous).

6.5 - La biodiversité

Le site du projet est une friche industrielle récente, particulièrement polluée et enclavée dans un environnement industriel lui-même très anthropisé. Même s'il convient de souligner que l'inventaire faune-flore-habitats réalisé ne respecte pas tout à fait les règles de l'art en la matière[9], il permet toutefois de mettre en évidence qu'en dehors de la reconquête marginale de milieux buissonnants ou d'éboulis divers, dans les friches laissées à l'abandon, par quelques espèces patrimoniales comme la Linotte mélodieuse ou le Lézard des murailles, le site se révèle en l'état très peu susceptible d'accueillir une intéressante biodiversité. Il représente néanmoins une opportunité réelle de renaturation et peut jouer un rôle de refuge et de corridor entre deux importants réservoirs de biodiversité situés de part et d'autre de la Seine, la forêt de Roumare à l'ouest et la forêt de la Londe-Rouvray à l'est. Sa proximité avec la Seine est également un atout de ce point de vue.

Le parti d'aménagement retenu par Valgo s'empare de cette problématique et profite des périmètres de protection contre les risques technologiques existants et de la nécessité de réaliser un système de gestion des eaux pluviales calibré sur une pluie centennale pour recréer des milieux favorables à l'accueil de la biodiversité. Les plantations d'arbres, les haies séparatives, les noues, les délaissés en bordure de parcelle et les deux bassins paysagés de stockage des eaux de pluie des cours centre et sud contribueront à recréer une trame verte à l'échelle du projet, mais c'est surtout « l'espace naturel », mosaïque de milieux qui sera recomposée à l'ouest du site, qui peut jouer un rôle important dans la renaturation de l'ensemble du secteur.

9 Inventaire notamment non-réalisé sur un cycle biologique complet, dans un site en mutation constante du fait des opérations de démantèlement en cours, sans inventaire spécifique des chiroptères.

L'objectif poursuivi de reconquête de biodiversité sur le site, et dans « l'espace naturel » en particulier, sera autant tributaire de la qualité des aménagements réalisés en phase de chantier que du suivi qui en sera réalisé lors de la phase d'exploitation de la zone d'activités.

Le bureau d'étude Alise, qui a réalisé l'inventaire de terrain et l'évaluation des incidences sur la biodiversité, propose un certain nombre de mesures de réduction des impacts, d'accompagnement et de suivi dans la gestion du site que le dossier d'évaluation environnementale ne reprend pas à son compte, pas plus que le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères qui est censé permettre à l'aménageur de les imposer aux entreprises s'installant dans la zone d'activités.

Outre les mesures préconisées par le bureau d'étude Alise, un suivi de la propagation des espèces exotiques envahissantes et des mesures de gestion associées doit être mis en place, compte tenu notamment de l'apport très important de terres pour le nivellement et le confinement du site. Les travaux de réalisation de « l'espace naturel » à l'ouest doivent par ailleurs être réalisés préalablement à tout autre aménagement, afin que la faune locale puisse y trouver un espace refuge pendant l'aménagement du reste du site.

L'autorité environnementale recommande de porter les mesures préconisées en faveur de la biodiversité dans l'évaluation environnementale et dans le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères, afin de les imposer aux futurs occupants. Elle recommande également de compléter ces mesures par des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes et d'aménager l'espace dit « naturel » en priorité afin d'offrir un refuge aux espèces pouvant occuper le site.

Enfin, il convient de souligner que le règlement du futur plan local d'urbanisme métropolitain prévoit, dans le secteur UXi qui concerne le site du projet, la plantation d'un arbre par tranche de 300 m² de terrain au moins, soit environ 1900 arbres à l'échelle du projet. Les arbres plantés devront être des essences locales. En outre, contrairement à ce qui est annoncé dans le dossier, le plan local d'urbanisme métropolitain ne prévoit pas un zonage N au droit de la future zone « naturelle » créée dans l'emprise du projet.

6.6 - Le sous-sol

Dans ce projet, la question du sous-sol est importante à deux titres. D'une part en ce qui concerne la provenance, l'utilisation et le recyclage des matières premières, et d'autre part en ce qui concerne la pollution des sous-sols observée sur le site. Cette deuxième question est intimement liée à la pollution des sols et des eaux souterraines développée plus haut ; elle ne sera donc pas développée dans cette section.

Un certain nombre de matériaux issus du démantèlement des installations de la raffinerie a donné lieu ou donnera lieu à un recyclage ou une réutilisation. Hormis pour le béton, dont 150 000 tonnes seront réutilisées pour le projet d'aménagement (sans que l'on sache cependant ce que cette quantité représente par rapport au besoin total), la proportion de matériaux issus du démantèlement et qui seront in fine recyclés n'est pas donnée par le porteur de projet.

En outre, 700 000 à 750 000 m³ de matériaux seront utilisés pour créer une couche de confinement du sol originel à l'issue des travaux de dépollution. Ces terres seront issues de chantiers d'île de France, et notamment du Grand Paris Express. Un suivi de la qualité des terres sera mis en place afin d'éviter tout risque de nouvelle contamination par des terres polluées et d'importation d'espèces exotiques envahissantes sur le site. Une grande rigueur devra être observée en la matière.

Enfin, il convient de souligner que le cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères ne propose pas de mesures prescriptives ou incitatives afin de favoriser l'usage de matériaux locaux ou biosourcés dans la réalisation des futures constructions. La question du démantèlement du site en cas d'arrêt de son fonctionnement est évoquée, mais l'avenir des matériaux qui le composent n'est pas détaillé, notamment en ce qui concerne les éventuels panneaux solaires qui seraient amenés à être installés sur les toitures des futures installations logistiques.

L'autorité environnementale recommande de mieux détailler la quantité et la proportion de matériaux recyclés ou réutilisés sur site au regard de l'ensemble des matériaux requis, de mieux tracer leur origine et leur destination, y compris à l'issue du démantèlement éventuel du parc d'activités et d'effectuer un suivi de ces données.

6.7 - Les paysages

La mise en œuvre du projet porté par Valgo aura – a déjà, depuis le début du démantèlement – un impact important sur les paysages proches et lointains. Le dossier est peu développé sur ce sujet, et aurait gagné à présenter des photomontages présentant l'insertion des bâtiments attendus et des aménagements réalisés depuis plusieurs points de vue, notamment lointains. En particulier, la présence d'un site classé sur l'autre rive de la Seine invite à considérer le projet dans une approche plus large que celle adoptée par le dossier.

En termes de qualification de cet impact, le dossier retient que le projet « *représentera une amélioration visuelle en comparaison au contexte initial* ». Cette vision sera probablement partagée par nombre d'usagers ou de riverains, en ce que le site abandonnera son aspect très industriel et dégradé pour un paysage plus lisse, vert et ordonné. Néanmoins, il convient de rappeler qu'un paysage se lit de manière subjective et que le démantèlement de la raffinerie contribue à l'abandon d'un pan historique de la vallée de Seine industrielle qui existe depuis près de 80 ans.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en fournissant des photographies actualisées du site depuis différents points de vue lointains et en proposant des photomontages variés tenant compte des aménagements futurs, y compris des dispositifs d'énergies renouvelables qui pourront y être installés.