



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
NORMANDIE

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

**Avis délibéré
Construction d'une plateforme logistique de stockage
sur la commune de Cléon (76)**

N° MRAe n° 2024-5267

PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet d'extension de construction d'une plateforme logistique de stockage sur la commune de Cléon, menée par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie (Dreal) pour le compte du préfet de la Seine Maritime, l'autorité environnementale a été saisie le 5 février 2024 pour avis au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement, relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux, ouvrages et aménagements.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et les recommandations que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie, réunie le 4 avril 2024 dans les locaux de la Dreal à Caen, formule sur le dossier en sa qualité d'autorité environnementale.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Corinne ETAIX, Noël JOUTEUR, Christophe MINIER, Sophie RAOUS et Arnaud ZIMMERMANN.

En application du préambule du règlement intérieur de la MRAe, adopté collégalement le 27 avril 2023¹, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires de la Dreal, 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.

¹ Consultable sur le site internet des MRAe (rubrique MRAe Normandie) : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-mrae-de-la-region-normandie-a53.html>

1. Présentation du projet et de son contexte

1.1 Présentation du projet

Le projet, porté par la société Spicleon, concerne la construction d'une plateforme logistique de stockage de denrées alimentaires et éventuellement d'autres produits secs, sur la commune de Cléon située dans le département de Seine-Maritime. Le client de la société Spicleon est un industriel de l'agroalimentaire, implanté dans la métropole rouennaise et disposant actuellement de plusieurs sites, vétustes et de petite taille. L'organisation actuelle ne permet pas, selon cet industriel, de répondre à ses objectifs de croissance et de réduction des émissions des gaz à effet de serre, en raison de la nécessité d'opérer de nombreux transports entre les sites et d'une faible qualité d'isolation de ses sites qui engendre une consommation énergétique importante : la solution envisagée est de regrouper tous ses stocks sur un site unique.

Le projet prévoit la construction d'un entrepôt d'une surface de 32 000 m² dont la hauteur devrait atteindre à l'acrotère 15,9 m pour un volume maximum de 477 000 m³ sur un terrain d'implantation d'environ 6,8 ha. La future plateforme logistique permettra d'entreposer les produits, de gérer les stocks ainsi que les flux amont/aval (réception / expédition) et de préparer les commandes.

60 000 palettes pourront y être stockées, réparties sur cinq cellules de stockage. Chacune d'elle représente une surface de 6 000 m² environ et comprend des zones de préparation de commandes. Il est également prévu d'aménager en tout 29 quais de chargement/déchargement des poids lourds. Trois des cinq cellules disposent d'une mezzanine située au-dessus des zones de préparation de commandes où se déroulera le processus d'emballage. Enfin, le toit de l'entrepôt sera recouvert de panneaux photovoltaïques pour auto-consommation et revente éventuelle.

Les aménagements comprendront également :

- un local de charge accolé au pignon ouest, d'une emprise au sol d'environ 367 m², et équipé de chariots élévateurs ;
- des bureaux sur deux étages accolés à l'angle nord-ouest du bâtiment, d'une emprise au sol d'environ 672 m² ;
- un local de destruction des marchandises dégradées en façade sud, de 161 m² d'emprise au sol ;
- des locaux techniques d'une emprise au sol de 158 m² et regroupant un local transformateur, un tableau général basse tension (TGBT), un onduleur, un local surpresseur associé à deux cuves dédiées à des installations fixes d'extinction automatique à eau (sprinkler) et à l'alimentation en eau des poteaux incendie ;
- un local gardien ;
- des voiries pour véhicules légers, poids lourds et cheminements piétons, une aire d'attente poids lourds de 15 places, un parking du personnel de cinq places et un stationnement vélos, des voiries pour les services de secours ceinturant l'arrière et le pignon nord de la plateforme, des bassins d'infiltration et de rétention d'environ 1 754 m², deux cuves de stockage d'eaux incendie.

L'entrepôt sera en retrait de 20 mètres par rapport aux limites ouest, sud et est du site. Les arbres existants hors de la partie construction seront conservés et 25 % de la parcelle sera traitée en espaces verts dont 20 % engazonnés et agrémentés de haies d'essence locale. Le site sera entièrement entouré d'une clôture de deux mètres de hauteur. L'accès à la plateforme est situé au nord-ouest du site par la route départementale 144 (RD 144).

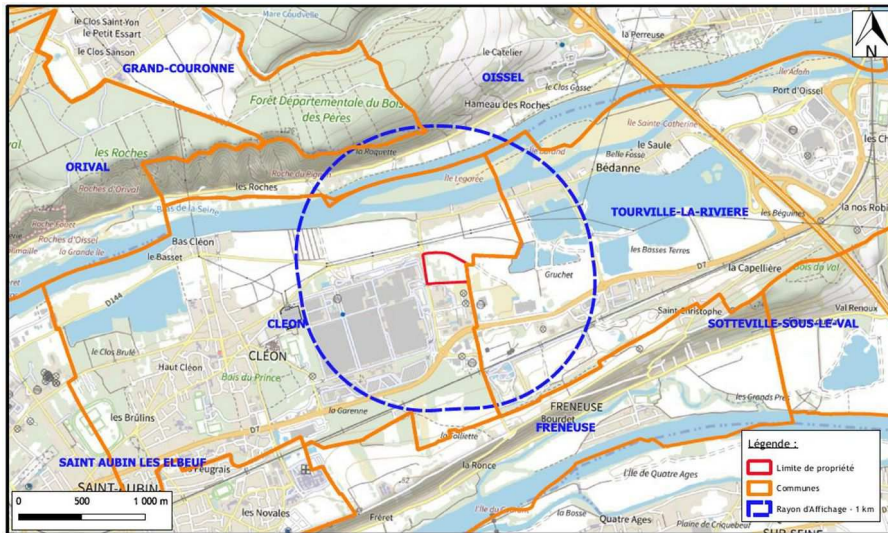


Figure 1: Aire d'étude (Source : p. 8 de l'étude d'impact)

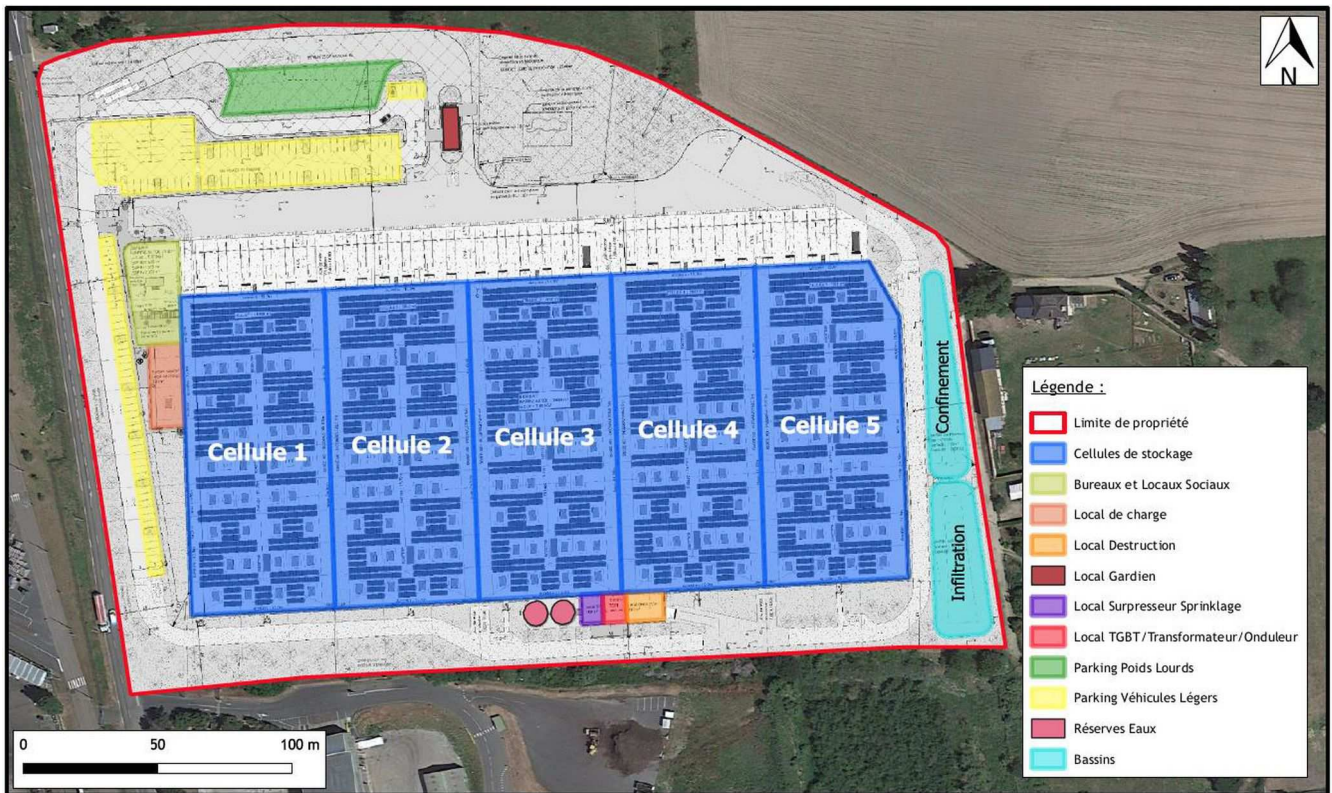


Figure 2: Plan de masse du projet Spicleon (Source : p. 13 de la Description technique)

1.2 Présentation du cadre réglementaire

Procédures d'autorisation

La plateforme logistique de stockage relève de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le projet est soumis à une procédure d'enregistrement au titre de la rubrique n° 1510-2 « Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts – Autres installations que celles définies au 1, le volume des entrepôts étant : b) Supérieure ou égale à 50 000 m³ mais inférieure à 900 000 m³ » de la nomenclature annexée à l'article R. 511-9 du code de l'environnement.

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2024 -5267 en date du 4 avril 2024
Construction d'une plateforme logistique de stockage sur la commune de Cléon (76)

Le projet est également soumis à une procédure de déclaration environnementale en application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement relatifs aux installations, ouvrages, travaux et activités (Iota) soumis aux dispositions « loi sur l'eau » au titre de la rubrique 2.1.5.0 « *Rejet 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 à 1 ha mais inférieure à 20 ha* » de la nomenclature définie à l'article R. 214-1 du code de l'environnement.

Enfin, le projet nécessite le dépôt d'une demande de dérogation au régime de protection pour la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales et végétales protégées, en application de l'article L. 441-1 du code de l'environnement (cf. infra, 3.1.2).

Au regard de la sensibilité environnementale de la zone d'implantation, le porteur de projet a décidé de soumettre le projet à une procédure d'autorisation environnementale prévue par l'article L. 512-1 du code de l'environnement relatif aux ICPE.

Il fait, à ce titre, l'objet d'une étude de dangers dont le contenu doit être proportionné à l'importance des risques engendrés par l'installation².

Cette autorisation, délivrée par le préfet de la Seine Maritime, ouvrira le droit de réaliser le projet et précisera les éventuelles prescriptions à respecter ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses effets négatifs notables, et si nécessaire compenser ceux qui n'auraient pu être suffisamment évités ou réduits.

Évaluation environnementale

Ce projet de construction d'une plateforme logistique de stockage relève de la rubrique n° 1) a. du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement qui concerne les « *autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation* » pour laquelle un examen au cas par cas est prévu afin de déterminer si la réalisation d'une évaluation environnementale est nécessaire. Le porteur de projet a pris l'initiative de réaliser une évaluation environnementale sans procéder à une demande d'examen au cas par cas.

Il doit par ailleurs faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000³ en application des dispositions prévues au 3° du R. 414-19.I du code de l'environnement.

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

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

L'autorité environnementale ainsi que les collectivités et groupements sollicités disposent de deux mois suivant la date de réception du dossier pour émettre un avis (article R. 122-7.II du code de

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

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

l'environnement). Si l'étude d'impact devait être actualisée, il conviendrait de solliciter de nouveau l'avis de ces autorités.

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

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

1.3 Contexte environnemental du projet

Le site d'implantation du projet est localisé dans la zone d'activités Le Moulin IV de la commune de Cléon couverte par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Métropole Rouen Normandie. Les parcelles concernées (BA 5 à 16, 19 à 29 et 145) sont classées « UXM-ci » au plan de zonage du PLUi, zone urbaine d'activités économiques mixtes (« UXM ») avec interdiction de construction de commerces et activités de services (« ci »).

Situé à 15 km de Rouen, le site est proche de l'autoroute A 13 Rouen-Paris, à cinq minutes de l'échangeur de Tourville-la-Rivière. Il est desservi par la RD 144 en limite ouest et bordé au nord et à l'est par le chemin du Moulin.

Des parcelles classées en zone naturelle (NA et NL), actuellement occupées par des champs (blé, prairie permanente et maïs), entourent le site d'implantation du projet au nord et à l'est. Les habitations les plus proches sont localisées à 10 m à l'est du site (habitations éparées) et à 250 m au nord (zone résidentielle). Une quinzaine d'entreprises classées ICPE sont recensées dans un rayon d'1 km de la zone d'étude, dont Ampere (ex. Renault Cléon), fonderie d'aluminium et usine d'assemblage de moteurs électriques, situé à 50 m à l'ouest, la déchetterie du Smedar à 100 m au sud, l'entreprise IKO, site de production de systèmes d'étanchéité pour toiture à 260 m au sud. Deux sites Seveso⁴ seuil haut (Seraf et Bolloré Logistics) sont localisés respectivement à 790 m et 520 m du site d'implantation du projet.

Le site Natura 2000 le plus proche « *Les berges de la Seine en Seine-Maritime* » est situé à 440 m au nord du site d'étude. Le site « *Le Bras Mort de Freneuse* » visé par un arrêté préfectoral de protection de biotope est localisé à 1,4 km. Il n'y a pas de parc naturel régional, ni de réserve naturelle ou biologique dans un rayon d'un kilomètre. La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I (Znieff)⁵ la plus proche est située à 415 m du site du projet et la Znieff de type II, à 315 m. Le site n'est pas concerné par la présence de zone humide.

Le site a accueilli une décharge sauvage et le diagnostic de pollution des sols réalisé en 2017, lors de la création de la zone d'activités Moulin IV, a déterminé que les merlons présents au sud du site contenaient des concentrations anormales en mercure.

La partie nord du terrain, située à 310 mètres de la Seine, est concernée par des risques d'inondation liés au débordement du fleuve. Cette partie du site d'implantation est située en zone d'aléa modéré (bleue) du plan de prévention des risques inondation (PPRI) Vallée de la Seine – Boucle d'Elbeuf approuvé le 17 avril 2001. La zone d'étude est également située dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe.

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

4 Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes relatives à l'identification des sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs suite à celui qui a touché la ville italienne de Seveso. Les établissements industriels concernés sont classés en « Seveso seuil haut » ou en « Seveso seuil bas » selon leur aléa technologique, dépendant des quantités et des types de produits dangereux qu'ils accueillent.

5 Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

- la biodiversité ;
- la ressource en eau (risque de pollution et inondation) ;
- la santé humaine (qualité de l'air, nuisances sonores) ;
- les émissions de gaz à effet de serre.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle est retranscrite

Le contenu de l'étude d'impact des projets est défini à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions projetées dans le milieu naturel ou le paysage et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le dossier qui a été transmis à l'autorité environnementale se compose des éléments suivants :

- le dossier de demande d'autorisation environnementale et ses documents annexes, dont l'étude de dangers et son résumé non technique ;
- l'étude d'impact, son résumé non technique et ses annexes.

En application de l'article R. 414-9 du code de l'environnement, une évaluation des incidences Natura 2000 est jointe au dossier (p. 115 de l'étude d'impact).

Sur la forme, le dossier remis à l'autorité environnementale contient globalement les éléments définis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il est agrémenté de documents graphiques et de tableaux. Les différents facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 du même code, susceptibles d'être affectés de manière notable pendant la phase chantier et pendant la phase d'exploitation, sont présentés.

Le porteur de projet évalue les incidences du projet en comparant l'évolution de l'environnement avec et sans projet sur les composantes environnementales (sols et sous-sols, eaux souterraines et superficielles, risques naturels, milieux naturels, paysage et patrimoine, milieu humain, risques technologiques, cadre de vie et trafic) (p. 69-71 de l'étude d'impact). Son analyse nécessiterait d'être complétée avec la composante relative aux émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences du projet en y intégrant la composante relative aux émissions de gaz à effet de serre.

Les scénarios alternatifs envisagés et les principales raisons du choix du projet retenu sont exposés (p. 122 de l'étude d'impact). Le porteur de projet justifie ses choix par la nécessité d'un site localisé au sud et à proximité de la ville de Rouen (afin de limiter les kilomètres parcourus, compte-tenu de la distribution des produits par le client majoritairement vers le sud, ainsi que pour des raisons sociales, afin de pouvoir conserver les salariés des sites actuels implantés sur la métropole rouennaise). Comme aucun site existant ni aucune autre option foncière concernée par des projets de constructions (dix opportunités examinées) ne pouvaient répondre à ces exigences, le porteur du projet a recherché de nouvelles emprises foncières pour y construire ses installations.

Par ailleurs, dans le descriptif technique (pièce n°2 du dossier de demande d'autorisation), le porteur de projet mentionne la réalisation d'une étude de l'implantation des bâtiments. Il précise que cette étude s'appuie sur les résultats des modélisations thermiques en cas d'incendie de façon à respecter les dispositions de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 modifié par l'arrêté du 24 septembre 2020 qui visent les entrepôts de stockage couverts abritant des marchandises combustibles. Pour l'autorité environnementale, l'analyse des options foncières alternatives et cette étude d'implantation gagneraient à être jointes au dossier, afin de rendre compte de l'ensemble des critères qui ont permis de justifier les choix retenus.

L'autorité environnementale recommande de joindre au dossier l'analyse comparative des options foncières alternatives envisagées ainsi que l'étude d'implantation des bâtiments sur le site, afin de rendre compte de l'ensemble de la démarche et des critères mis en œuvre pour justifier les choix retenus au regard notamment des enjeux environnementaux et sanitaires.

L'état initial de l'environnement est un élément clé de l'évaluation environnementale. Il est dans le cas présent assez satisfaisant et permet l'identification des enjeux environnementaux du site, préalable indispensable à l'analyse des incidences du projet sur l'environnement et à la définition des mesures d'évitement, de réduction voire, en dernier recours, de compensations adaptées. Hormis pour l'analyse des incidences du projet sur le milieu naturel qui est étendue sur un périmètre de 5 km de rayon autour du site d'étude, le périmètre d'étude retenu pour chaque autre composante environnementale pour évaluer les impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine correspond à un rayon de 1 km. L'analyse de l'état initial est synthétisée dans un tableau (p. 65 à 67 de l'étude d'impact) mettant en évidence, pour chaque composante, les enjeux identifiés, qualifiés (négligeable, faible, modéré et fort) et hiérarchisés.

Les impacts directs, indirects, résiduels (après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction) ainsi que l'interaction entre les composantes environnementales sont décrits et étudiés (p. 87 à 107 de l'étude d'impact). Les impacts sur la santé humaine ne sont cependant pas assez explicités. Le volet sanitaire de l'étude d'impact (page 107 à 115) doit en effet être développé en ce qui concerne notamment l'impact des différentes émissions atmosphériques ainsi que celles des nuisances sonores.

Enfin, le dispositif de suivi associé à la mise en œuvre de la démarche éviter – réduire – compenser (ERC) gagnerait à être complété par la définition d'indicateurs avec la détermination de valeurs de référence et d'objectifs cibles ainsi que par des mesures correctrices à mettre en œuvre en cas d'écarts constatés.

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures de suivi qui permettront notamment de s'assurer de l'efficacité des mesures éviter – réduire – compenser (ERC) et de proposer des mesures correctrices en cas de non atteinte des objectifs qui auront été définis dans le dispositif de suivi.

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

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

3.1 La biodiversité

3.1.1 État des lieux

Le terrain, d'une assiette foncière de sept hectares, est actuellement en friche. Les inventaires d'espèces floristiques et faunistiques de terrain ont été réalisés de mars 2022 à septembre 2022. Ce calendrier, qui ne couvre pas l'ensemble des cycles biologiques des taxons susceptibles d'être présents sur le site, paraît néanmoins suffisant au vu des habitats répertoriés, ainsi que de la faune et de la flore remarquables recensées.

Selon l'étude faune-flore annexée à l'étude d'impact, les principaux enjeux identifiés portent sur :

- les habitats naturels ou semis-naturels, dont des pelouses siliceuses à enjeu fort ;
- la flore avec 114 espèces végétales identifiées dont trois espèces floristiques d'intérêt patrimonial au niveau régional et cinq espèces considérées exotiques envahissantes avérées ;
- l'avifaune avec une espèce nicheuse recensée (Ædicnème criard) représentant un enjeu très fort et huit autres espèces au statut défavorable au niveau national ou régional représentant un enjeu modéré ;
- les mammifères (Lapin de Garenne et Putois d'Europe) pour lesquels l'enjeu est considéré de faible à modéré ;
- les six espèces de chiroptères recensées pour lesquels l'enjeu est évalué de faible à fort.

L'enjeu pour les reptiles est considéré comme modéré, faible pour les amphibiens et très faible pour les lépidoptères, rhopalocères et odonates. Enfin, pour les orthoptères, l'enjeu est estimé de très faible à modéré.

3.1.2 Incidences et mesures ERC

L'impact du projet sur le milieu naturel est considéré comme fort par le porteur de projet. En effet, près de 96 % des 50 208 m² de pelouses siliceuses que compte le périmètre d'étude seront détruits, alors que ce milieu constitue l'habitat de reproduction et de repos de plusieurs espèces notamment protégées, dont l'Œdicnème criard. En outre, 41 % des 20 275 m² de fourrés arborés-arbustifs du site, terrain de nidification pour l'avifaune et de chasse ou de gîte potentiel pour les chiroptères, seront également perdus.

Dès la phase de conception du projet, le porteur du projet a mis en œuvre des mesures visant à éviter les impacts sur les habitats et la flore : mise en exclos d'une surface d'environ 2 134 m² au nord du secteur, qui sera préservée de toute intervention et qui est actuellement constituée de pelouses siliceuses, à l'occasion de la mise en place d'une zone de protection archéologique sur ce même périmètre ; préservation d'un corridor arboré d'environ 3 200 m² présent en limite sud et ouest du site. Afin de réduire les effets n'ayant pu être évités, le porteur de projet prévoit l'adaptation du calendrier des travaux pour limiter les impacts sur les espèces d'intérêt patrimonial présentes sur le site (oiseaux nicheurs, reptiles, chiroptères), la mise à disposition de kits anti-pollution en phase chantier, un suivi écologique en phase chantier, la récupération et le transfert vers d'autres parties du site d'environ 1 800 m² des pelouses siliceuses décapées, des mesures de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, l'aménagement de passage de faune, etc.

Ces mesures d'évitement ou de réduction n'ont pas permis d'éviter les impacts résiduels sur les espèces protégées. Ces derniers sont significatifs sur 22 espèces avifaunistiques⁶, deux espèces de chiroptères (la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl) et une espèce de reptile (le Lézard des murailles). Des mesures de compensation sont donc envisagées pour ces espèces, détaillées dans le cadre d'un dossier de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces animales et végétales protégées (destruction, altération ou dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces protégées), qui fait l'objet d'une instruction en parallèle de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale. Ces mesures seront mises en œuvre sur un site de compensation « anticipée » de la Métropole Rouen Normandie, qui le gère en tant que tel pour l'ensemble des projets réalisés sur son territoire générant des impacts résiduels sur les habitats de milieux secs ouverts. Il s'agit du site des Terres du Moulin à Vent, d'une surface totale de 238 ha et localisé sur les communes d'Anneville-Ambourville et de Bardouville (76), à une vingtaine de kilomètres du site du projet (p. 100 et 101 de l'étude d'impact). Le document de présentation de la demande de dérogation (annexe 5 du dossier) décrit les modalités retenues pour assurer la compensation des incidences du projet de chaque type de milieu et de chaque espèce, et précise que la surface concernée sera au total de près de 13 ha.

3.2 Risque de pollution et préservation de la ressource eau

Les besoins en eaux, évalués à 6 m³ par jour, sont liés aux usages sanitaires, à l'entretien et à la protection incendie et sont destinés à être couverts par le réseau d'adduction d'eau potable de la ville.

Rejet des effluents et risque de pollution

Le site ne produit pas d'eaux industrielles. Il dispose d'un réseau collectant séparément les eaux usées domestiques et les eaux de pluie.

La quantité d'eaux usées domestiques est estimée à 2 200 m³ par an et est collectée par le réseau public vers la station d'épuration des eaux usées (STEP) de Saint-Aubin-lès-Elboeuf pour traitement avant rejet au milieu naturel dans la Seine. Cette STEP a une capacité de 110 000 équivalents-habitants (EP). Le dossier mentionne qu'une convention est en court d'élaboration avec le gestionnaire, mais ne contient pas

⁶ L'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise, la Buse variable, le Coucou gris, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, l'Hypolaïs polyglotte, la Mésange à longue queue, la Mésange bleue, la Mésange charbonnière, le Pouillot véloce, le Rougegorge familier, le Rouge-queue noir, le Troglodyte mignon, l'Œdicnème criard, la Chevêche d'Athéna, le Faucon crécerelle, la Linotte mélodieuse, la Fauvette des jardins, le Rossignol philomèle, le Serin cini et le Verdier d'Europe.

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2024-5267 en date du 4 avril 2024

Construction d'une plateforme logistique de stockage sur la commune de Cléon (76)

d'élément permettant de démontrer que le réseau public d'assainissement aura la capacité suffisante pour accueillir et traiter l'augmentation du volume d'eaux usées générée par le projet, notamment au regard de l'ensemble des projets reversant leurs eaux usées dans le même réseau.

L'autorité environnementale recommande de démontrer que la capacité du réseau public est suffisante pour répondre à l'augmentation du volume d'eaux usées générée par le projet, en prenant en compte les effets cumulés de l'ensemble des projets y déversant leurs effluents.

La gestion des eaux pluviales est décrite à la page 73 de l'étude d'impact. Les eaux pluviales (celles de la voirie ayant préalablement transité par un séparateur d'hydrocarbures) sont dirigées vers un bassin d'infiltration sur le site. Un diagnostic de pollution des sols, complémentaire à celui réalisé en 2017 dans le cadre de la création de la zone d'activités, a été mené en février 2024 et a démontré l'absence de contamination des sols à l'aplomb des ouvrages d'infiltration des eaux prévus dans le cadre du projet. Néanmoins, l'autorité environnementale relève que ce diagnostic des sols s'est limité aux secteurs d'implantation des ouvrages d'infiltration des eaux pluviales, et n'est donc pas représentatif de l'ensemble des risques de pollution existant sur le site. Le dossier ne comprend aucune mesure visant à limiter les risques de transfert de mercure à partir des terres polluées situées en périphérie du bassin d'infiltration. Enfin, le devenir des terres excavées et polluées n'est pas précisé. Elles doivent être retraitées dans une filière de traitement agréée.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic des sols par des investigations permettant d'évaluer le risque de contamination existant sur l'ensemble du site du projet et de prévoir des mesures visant à réduire le risque de transfert de mercure par les berges du bassin d'infiltration. Elle recommande également de préciser le devenir des terres excavées polluées.

Le porteur de projet a procédé à une étude géotechnique complémentaire en octobre 2023 et installé un dispositif piézométrique pour évaluer à quelle profondeur la partie infiltrante du bassin peut se situer pour garantir une infiltration optimale (annexe 8 de l'étude d'impact). Le niveau d'eau le plus haut recensé sur les piézomètres était de 0,7 NGF⁷ pour un niveau naturel du terrain de 7,75 NGF, soit une distance d'environ 7 m entre la nappe et le terrain naturel. Le fond du bassin d'infiltration étant estimé à environ 4 m de profondeur (3,43 m NGF), l'infiltration des rejets pluviaux du projet est donc possible. Pour garantir la hauteur du toit de la nappe par rapport au fond du bassin d'infiltration, il conviendrait également d'effectuer un suivi piézométrique sur une durée longue, notamment en période hivernale, et particulièrement en février, mois où la nappe est généralement à son niveau le plus élevé.

L'autorité environnementale recommande de mettre en place un dispositif de suivi piézométrique sur une durée longue afin de s'assurer que les fluctuations du niveau de la nappe, et notamment en février, mois où la nappe est généralement à son niveau le plus élevé, permettent de maintenir une infiltration optimale.

La gestion des eaux pluviales est basée sur trois dispositifs d'infiltration dimensionnés pour un orage centennal (annexe 4 de l'étude d'impact – Note de dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales) :

- les eaux pluviales du parking véhicules légers, considérées comme faiblement polluées, seront infiltrées directement sur le site avec les eaux pluviales des toitures du bureau et du poste de garde à l'aide d'une chaussée réservoir de 281 m³, localisée au nord-ouest du parking véhicules légers et dont le débit de fuite vers le bassin d'infiltration est limité à 3,71 l/s ;
- les eaux de toiture de l'entrepôt seront infiltrées par un bassin d'infiltration de 2 921 m³ localisé au sud-est du projet ;
- les eaux pluviales issues du ruissellement sur les quais, des parkings poids lourds et des voiries poids lourds du site étant susceptibles de contenir des matières en suspension et des traces d'hydrocarbures (égouttures de gasoil, gaz d'échappement ou éventuelles fuites d'huile des véhicules circulant sur le site), elles seront traitées via un bassin de confinement de 2 022 m³ situé

⁷ Nivellement général de la France.

au niveau des quais de chargement/déchargement avec un débit de fuite limité à 16,67 l/s. Ce bassin sera équipé en aval d'un séparateur d'hydrocarbures dimensionné pour assurer le traitement des eaux pluviales de voiries, installé en aval du bassin incendie et en amont du bassin d'infiltration. Les eaux sont ensuite rejetées dans le bassin d'infiltration.

Afin de s'assurer de l'efficacité de ces mesures, le dispositif de suivi de la qualité des eaux de rejet évoqué à la page 74 de l'étude d'impact doit être détaillé (rythme des prélèvements, mesures correctrices à mettre en œuvre en cas d'écarts constatés). Le pétitionnaire souhaitant inscrire son projet dans une démarche d'excellence environnementale avec la certification « BREEAM » (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) niveau « very good », l'autorité environnementale l'encourage à compléter le dispositif de suivi par la définition d'objectifs cibles allant au-delà des normes en vigueur en ce qui concerne notamment le taux d'hydrocarbure ou les matières en suspension.

Une partie au nord du site est concernée par l'emprise potentielle des débordements de la Seine mais aucun bâtiment n'est prévu dans le secteur du terrain couvert par le PPRI Vallée de la Seine – Boucle d'Elbeuf : sont prévus uniquement de la voirie, des parkings, des espaces verts et un poste de garde. Par ailleurs, selon la carte nationale des zones potentielles d'inondations par remontée de nappe, le terrain d'implantation se trouve dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe. Or, aucune mesure ne semble avoir été prise pour tenir compte de ce risque.

L'autorité environnementale recommande de détailler les mesures de suivi permettant de s'assurer de l'efficacité des mesures « éviter – réduire – compenser » (ERC) mises en œuvre sur le site s'agissant de la qualité de l'eau. Elle recommande aussi de définir des objectifs de qualité de l'eau allant au-delà des normes en vigueur, dans le cadre de la certification « BREEAM d'excellence environnementale visée par le porteur de projet et de proposer des mesures correctives en cas de non atteinte de ces objectifs. Elle recommande enfin de proposer des mesures de protection contre le risque de débordement de la nappe.

3.3 La santé humaine

Qualité de l'air

Les informations présentées se basent sur les données de 2021 et 2022 du capteur d'Atmo⁸ Normandie le plus proche du site (Grand-Couronne situé à environ 5,3 km au nord-ouest du projet), complété par les mesures de la station du Centre Hospitalier du Rouvray située à environ 10 km au nord-est ; sont indiquées notamment les données concernant les particules en suspension (PM₁₀), le dioxyde d'azote (NO₂) et le dioxyde de soufre (SO₂). Le porteur de projet conclut à la bonne qualité de l'air (p. 62 de l'étude d'impact) au regard des seuils réglementaires et qualifie de « faible » l'enjeu relatif à la qualité de l'air.

Or, le site d'implantation du projet est localisé à proximité de voies de circulation où le trafic est dense (RD 7 à 500 m environ et A 13 à 2 km) ainsi que de plusieurs entreprises dont l'activité est source de rejets atmosphériques. Compte tenu de ces sources d'émissions et de l'éloignement des stations d'Atmo Normandie utilisées, des campagnes de mesures sur le site seraient nécessaires pour mieux caractériser l'état initial de la qualité de l'air sur le site du projet et confirmer la représentativité des données utilisées.

Les effets potentiels du projet sur la qualité de l'air sont essentiellement dus aux poussières émises lors de la réception et de la circulation des véhicules sur le site. Selon le dossier, le projet générera un flux de poids lourd estimé à environ 60 véhicules par jour en moyenne, jusqu'à 100 poids lourds pour le pic d'activités au début de l'automne. Le flux de véhicules légers est quant à lui estimé entre 50 à 60 véhicules par jour avec un pic compris entre 100 et 120 véhicules. Les origines et destinations de ces flux ne sont cependant pas précisées et les distances parcourues pas évaluées.

L'autorité environnementale recommande de préciser les origines et destinations des véhicules susceptibles d'être accueillis sur la plateforme logistique.

8 L'indice Atmo est un indicateur journalier de la qualité de l'air calculé à partir des concentrations dans l'air de polluants réglementés. Il qualifie la qualité de l'air sur une échelle pour informer les citoyens.

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2024 -5267 en date du 4 avril 2024

Construction d'une plateforme logistique de stockage sur la commune de Cléon (76)

Une estimation des rejets a été réalisée à partir d'une hypothèse se basant sur la circulation de poids lourds respectant la norme d'émission « Euro 6 » sur une aire d'étude de 4 km à 50 km/h avec la conclusion que les émissions de polluants sont négligeables dans l'environnement industriel du site (1466kg/an de CO et 391 kg/an de Nox). Les émissions atmosphériques ne sont par ailleurs pas identifiées comme un danger dans l'étude sanitaire (p. 113 de l'étude d'impact), ce qui mériterait d'être démontré par une évaluation des concentrations sur le site des rejets atmosphériques émis par les véhicules et notamment durant les périodes où les camions sont à quai avec leur groupe froid en fonctionnement. La limitation de la vitesse à 20 km/h sur site et la mise à l'arrêt des moteurs des camions en attente de chargement/déchargement (sauf nécessité) sont prévues comme mesures de réduction des émissions atmosphériques dans le cadre du projet. D'autre part, l'étude sanitaire devrait prendre en compte comme référentiel les valeurs-seuils à ne pas dépasser qui sont recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière d'exposition des populations à des risques sanitaires : 10 µg/m³ pour le NO₂, 15 µg/m³ pour les particules PM₁₀ et 5 µg/m³ pour les particules PM_{2,5}.

L'autorité environnementale recommande d'effectuer des mesures pour caractériser le niveau de pollution existant sur le site. Elle recommande aussi de démontrer que les mesures de réduction prévues sont suffisantes pour atteindre un niveau d'exposition acceptable pour les futurs employés et les riverains, en prenant comme référence les valeurs-seuils recommandées par l'OMS.

Nuisance sonore

Le bruit est source de fatigue voire de stress pour les usagers et les habitants mais aussi de troubles auditifs et extra auditifs (troubles du sommeil, désordres cardiovasculaires, effets sur le système endocrinien, etc.). C'est pourquoi l'OMS a défini des valeurs guides pour le niveau de bruit moyen à ne pas dépasser, inférieures aux seuils réglementaires nationaux, en ce qui concerne les différentes sources de bruit : pour le bruit routier, elles sont de 43 dB(A) durant la nuit et de 53 dB(A) en journée.

Le projet est situé au cœur d'une zone industrielle. L'aménagement du projet contribue à « augmenter » le bruit de fond pour les riverains avec des habitations éparses à 10 m à l'est et à 250 m au nord du site. Les émissions sonores sur le site seront liées aux manœuvres et à la circulation des camions, à l'activité de chargement/déchargement, à la présence de camions frigorifiques équipés d'un groupe froid autonome, et au fonctionnement de rooftops en toiture pour la climatisation du bâtiment.

Une étude acoustique annexée à l'étude d'impact (annexe 3) a été réalisée en 2023 sur trois points en limite de site et deux points en zone à émergence réglementée (ZER)⁹. Les résultats des mesures réalisées en avril 2023 sont présentés dans un tableau à la page 61 de l'étude d'impact : ils font état d'un niveau sonore ambiant LAeq¹⁰ se situant entre 47,5 dB(A) et 51,5 dB(A) le jour, et entre 38 dB(A) et 47 dB(A) la nuit. Par ailleurs, la modélisation (annexe 3 – étude acoustique) montre que l'émergence calculée aux points en ZER pour les différents scénarios (nocturne, diurne, moteurs en fonctionnement ou à l'arrêt) devrait respecter les seuils réglementaires en période diurne et nocturne avec un niveau de bruit ambiant maximal de 52,2 dB(A) le jour et 47,8 dB(A) la nuit.

L'évaluation des niveaux sonores nécessitera par ailleurs d'être confirmée lors de la phase d'exploitation du projet.

L'autorité environnementale recommande de faire pratiquer une campagne de mesures acoustiques à la mise en service des installations, en période représentative du fonctionnement. Elle recommande également de se doter d'un dispositif de suivi dont les objectifs tiendront compte des valeurs de bruits susceptibles d'impacts notables sur la santé humaine définis par l'OMS et de définir les mesures complémentaires qui pourraient s'avérer nécessaires.

3.4 Les émissions de gaz à effet de serre

Le porteur du projet justifie en partie la réalisation du projet par un objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre de son client, en raison de la nécessité d'opérer actuellement de

⁹ Zones incluant les habitations, les terrains constructibles ou toute autre zone occupée par des tiers (Émergence : différence entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel)

¹⁰ LAeq ou niveau sonore équivalent : c'est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. ; il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée.

Avis délibéré de la MRAe Normandie n°2024 -5267 en date du 4 avril 2024

Construction d'une plateforme logistique de stockage sur la commune de Cléon (76)

nombreux transports entre les sites et d'une faible qualité d'isolation de ses sites qui engendre une consommation énergétique importante.

Le bâtiment qui sera construit vise l'excellence environnementale par :

- l'utilisation d'un procédé innovant pour sa réfrigération (obligation de maintenir les produits à une température comprise entre 14°C et 18°C) ;
- la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture sur toute sa surface disponible ; l'énergie électrique produite par la toiture du bâtiment, qui sera excédentaire par rapport au besoin de l'exploitation en période d'ensoleillement, sera redistribuée en priorité localement (comme par exemple pour les besoins de l'usine Renault adjacente) ;
- l'emploi de solutions de récupération des eaux pluviales et de limitation de sa consommation.

L'obtention d'une certification BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), niveau « Very Good » à minima est mentionnée dans le dossier.

Le dossier indique une réduction, qualifiée de particulièrement significative, des émissions de CO₂, chiffrée à 580 tonnes par an.

Le dossier ne comprend cependant pas de bilan carbone complet du projet tenant compte des émissions de gaz à effet de serre de la phase de construction et de la phase d'exploitation, comparativement à une situation de référence sans réalisation du projet.

L'autorité environnementale recommande de présenter un bilan carbone prévisionnel complet et étayé du projet, prenant en compte les émissions liées aux travaux de construction et les gains prévus grâce à la haute performance énergétique envisagée pour le bâtiment et l'optimisation des transports logistiques.