



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'implantation d'un bâtiment logistique
sur la commune de Douvrin (62)**

n°MRAe 2019-3322

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 9 avril 2019 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'implantation d'un bâtiment logistique, sur la commune de Douvrin dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

* *

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, annulant 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 le 15 février 2019 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 21 février 2019 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France.*

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

Il est rappelé ici 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, de l'autorité décisionnaire 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 permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Prologis consiste à construire un bâtiment logistique et 241 places de stationnement sur la commune de Douvrin, dans le département du Pas-de-Calais, au sein du Parc des Industries Artois-Flandres dédié principalement à la logistique. La fonction du site est le stockage de produits finis manufacturés. Il est soumis à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Le projet est situé dans une zone à enjeu pour l'eau potable et recoupe en partie le périmètre de protection éloignée d'un captage d'eau potable. La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin Artois-Picardie reste à démontrer.

Étant donné sa situation au sein d'un parc industriel comportant plusieurs bâtiments logistiques de grande surface en construction ou en projet l'analyse des effets cumulés du projet sur les nuisances sonores, la pollution atmosphérique, les déplacements, la consommation foncière et la gestion des eaux pluviales est à compléter et préciser.

Enfin, l'étude de dangers est à compléter en ce qui concerne le risque d'incendie.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet d'implantation d'un bâtiment logistique sur la commune de Douvrin

La société Prologis a déposé un dossier de demande de permis de construire (n°PC 062 276 18 00018) pour la construction d'un bâtiment logistique (nommé DC 3) sur la commune de Douvrin, dans le département du Pas-de-Calais. Il vient s'ajouter, dans le voisinage immédiat et pour la même société, à 2 autres bâtiments logistiques (DC1 et DC2) en cours de construction et à un projet de quatrième bâtiment (DC4)

Le projet consiste à construire un bâtiment d'une hauteur de 14,70 mètres, dans la zone d'aménagement concerté à vocation économique du Parc des Industries Artois-Flandres. Il s'implante sur un terrain d'une superficie d'environ 9,7 hectares. Il comprend en outre des parkings, des espaces naturels, ainsi que deux bassins étanches destinés au tamponnement des eaux pluviales et à la rétention des eaux incendies et un poste de livraison électrique.

L'emprise du bâtiment représente 44 037 m² de surface de plancher (source : Cerfa) et les aires de stationnement comprendront 241 places sur 5 820 m².

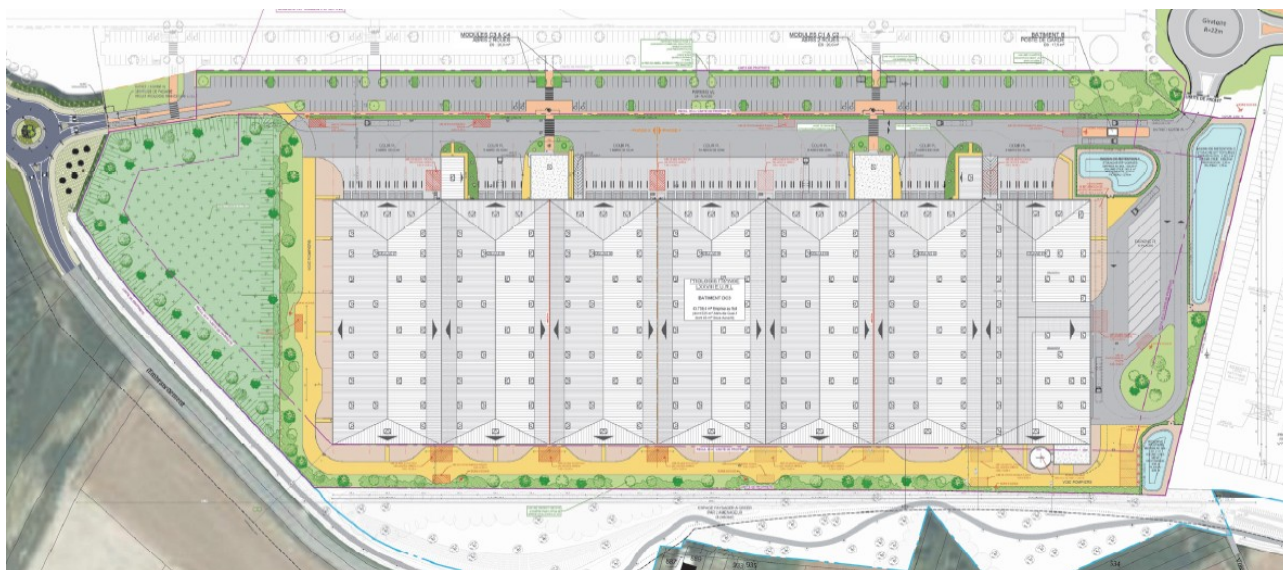
Localisation du projet en rouge (source : dossier)



Le bâtiment DC3 comprendra 7 cellules de stockage accolées, formant un entrepôt, 2 blocs bureaux et locaux sociaux sur 3 niveaux et des locaux techniques comprenant 2 locaux de charge, une

chaufferie, un local sprinklage¹ et le poste de livraison électrique.

Plan masse du projet (source : note de présentation)



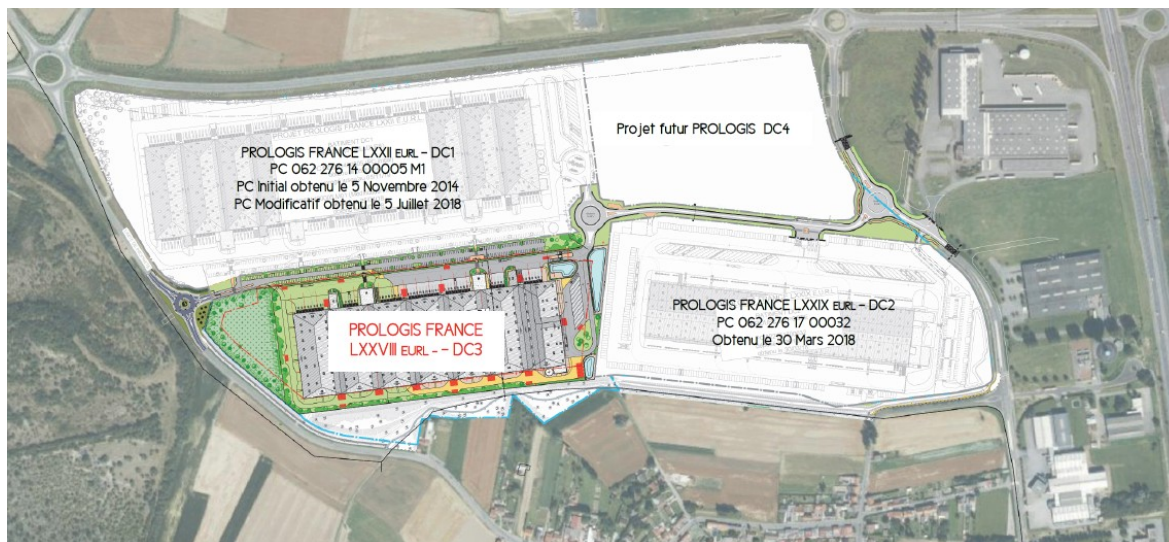
Les activités prévues consisteront à réceptionner, entreposer et expédier des produits finis manufacturés : alimentaire (hors frais), grande distribution, high-tech, produits blancs et bruns, dont potentiellement des produits sensibles (matériaux combustibles, produits inflammables...).

Le projet est à proximité de bâtiments industriels :

- au nord, un autre entrepôt Prologis, en cours de construction, nommé Douvrin DC1 ;
- à l'est, une messagerie Prologis, en cours de construction, nommé Douvrin DC2 ;
- au nord, un projet Prologis nommé Douvrin DC4
- au sud, des terrains de la zone d'aménagement concerté où un projet est envisagé.

1— installation fixe d'extinction automatique à eau, appareil d'extinction fonctionnant seul en cas de chaleur excessive dans un local ou un site à protéger lors d'un incendie

Localisation du contexte (source : note de présentation)



L'habitation la plus proche est à environ 25 m du site.

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique n°39 a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement (travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m²).

Ce bâtiment logistique est également soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 11450, 1510, 1530, 1532, 2662, 2663-1, 2663-2, 4331 et 4755 relatives au stockage et dépôt de matériaux. Une étude de dangers est jointe au dossier.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, à l'eau, aux risques technologiques, aux nuisances, aux déplacements, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'étude d'impact (page 253) analyse sommairement la compatibilité avec les documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme de Douvrin et schéma de cohérence territoriale de l'Artois).

L'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois-Picardie n'a pas été analysée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse de

l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques d'inondations 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et de préciser sa compatibilité avec les documents d'urbanisme le concernant.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Lys est analysée pages 192 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est présentée comme assurée compte tenu de la gestion des eaux prévue, de l'absence de zones humides sur le site et des mesures prises pour éviter toute pollution dans le périmètre de protection du captage d'eau potable.

Cependant, le projet est situé dans une zone à enjeu pour l'eau potable identifiée par le SDAGE (carte 22 du SDAGE) et le projet (ainsi que les bâtiments en cours de construction) conduira à une forte imperméabilisation du terrain, qui va à l'encontre de la disposition B-1,1, qui demande de préserver les aires d'alimentation de captage, d'un point de vue qualitatif mais aussi quantitatif.

L'autorité environnementale recommande de démontrer la compatibilité des projets Prologis avec la disposition B-1,1 du SDAGE 2016-2021 du bassin Artois-Picardie relatif à la préservation des aires d'alimentation de captage.

Les effets cumulés avec d'autres projets sont analysés en page 233 et suivantes de l'étude d'impact.

La société Prologis développe également la plate-forme logistique DC4 de 25.766,5 m² d'emprise au sol environ sur un terrain de 71.640 m² qui jouxte celle du projet étudié ici. L'autorité environnementale a été saisie le 19 février 2019 d'une demande d'examen au cas par cas pour ce projet adjacent (DC4). Or, ce projet de plate-forme ne figure pas dans l'étude des effets cumulés liés à d'autres projets.

Les effets cumulés sur les nuisances sonores, les déplacements, la pollution de l'air, le paysage, la consommation foncière et la gestion des eaux pluviales pourraient être significatifs au regard de tous les autres projets situés à proximité et doivent être étudiés, et notamment avec les projets de bâtiments logistiques PLTF Carrefour et Simastock qui ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale respectivement les 20 février 2018 et 3 avril 2018.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés sur les nuisances sonores, les déplacements, la pollution de l'air, le paysage, la consommation foncière et la gestion des eaux pluviales liés à d'autres projets en intégrant la future plate-forme logistique DC4 de la même société Prologis ainsi que, le cas échéant, les projets Simastock et PLTF Carrefour, situés à proximité du projet.

II.2 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact justifie l'implantation du projet (pages 252 et suivantes de l'étude d'impact) comme répondant aux critères suivants :

- l'absence de conflit d'usage majeur du sol sur les terrains choisis ;
- l'absence de patrimoine culturel ou naturel ;
- la faisabilité technique ;
- la valorisation territoriale et les retombées locales.

La justification apportée est insuffisante dans la mesure où elle ne considère pas les impacts environnementaux comme l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'analyse de variantes aurait pu porter sur la comparaison de solutions pour réduire les impacts environnementaux.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes d'impacts environnementaux (surface occupée et imperméabilisée, possibilité de recours à des modes de transport alternatifs au mode routier, réduction des nuisances sur les habitations voisines, etc) ;*
- *de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement² et objectifs de développement.*

Par ailleurs l'importance du développement de la logistique sur ce territoire mériterait quelques éléments sur le contexte et les besoins économiques au regard notamment de l'utilisation des bâtiments déjà autorisés.

L'autorité environnementale recommande de justifier l'installation de ce nouveau projet au regard des capacités déjà disponibles sur le territoire.

II.3 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté en pages 2 à 17 de l'étude d'impact. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact et il est illustré.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implante au sein d'un parc d'activités sur un terrain d'une superficie d'environ 9,7 hectares occupés par des terres agricoles. Les surfaces libres aménagées en espaces verts ne représenteront que 1,85 hectare environ, soit 18,9 % de l'unité foncière (source : note de présentation).

L'imperméabilisation sur une surface de près de 7,85 hectares, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du

² Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques³.

Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings et les toitures ou la mutualisation de parkings, un aménagement différent avec un bâtiment plus haut, ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

II.4.2 Milieux naturels, biodiversité et Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site Natura 2000 le plus proche est à environ 16 km, la zone de protection spéciale « Les Cinq Tailles ». La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 la plus proche « teruil et marais de Wingles » est à 1,9 km.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels et des sites Natura 2000

Concernant les zones humides, le site du projet a fait l'objet d'investigations sur les critères pédologiques (6 sondages) et floristiques, qui concluent à l'absence de zone humide.

Les corridors potentiels à l'échelle locale ont été étudiés et une continuité écologique (liée à une forêt de feuillus) est identifiée à 30 mètres du site. L'emprise du projet n'est pas connectée à ce corridor du fait de sa situation entre différents éléments anthropiques notamment la zone d'activités (le parc des Industries Artois-Flandres). Au vu de ces éléments, le projet n'impactera pas de façon significative les continuités écologiques.

Le dossier intègre l'étude faune-flore du parc des Industries Artois-Flandres, réalisée en 2015 et 2016 (actualisé en 2017 pour une espèce : l'Ophrys abeille). L'étude d'impact utilise les résultats de cette étude et en déduit la désignation des espèces animales et végétales susceptibles d'être impactées sur le terrain d'implantation du projet.

Cependant, la méthodologie de ces inventaires n'est pas présentée ; il serait nécessaire de savoir si les inventaires ont été réalisés sur un cycle biologique complet et si la pression d'inventaire est suffisante et répond aux périodes favorables à l'expression de la flore et de la faune.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en détaillant la méthodologie suivie pour les inventaires et en précisant s'ils ont été réalisés sur un cycle biologique complet et avec une pression suffisante permettant de couvrir l'ensemble des périodes favorables à l'identification de chaque espèce.

L'espèce protégée végétale Ophrys abeille a fait l'objet d'un inventaire spécifique quantitatif, car

³Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

5 000 pieds sont recensés sur le parc d'activités. Aucun pied d'Ophrys abeille n'est localisé dans l'emprise des terrains du projet. L'autorité environnementale rappelle que si des pieds étaient vus au moment des travaux, des mesures d'évitement devraient être engagées et une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées devrait être sollicitée si ces dernières s'avéraient impossibles.

En ce qui concerne les oiseaux, deux espèces patrimoniales ont été recensées dans l'emprise du projet, le Gorgebleue à miroir et la Bécassine des marais, qui ont justifié la désignation de la zone de protection spéciale « Les Cinq Tailles » à 16 km.

Le Gorgebleue à miroir (un individu isolé) a été détecté en 2015 mais n'a pas été revu en 2016. Le secteur n'apparaît pas être un habitat privilégié par les populations de cette espèce et aucun impact significatif n'est attendu. Concernant la Bécassine des marais, les premiers travaux d'aménagement (débroussaillage) seront réalisés en dehors de sa période de présence (espèce migratrice présente à partir du printemps sur la région).

Le pétitionnaire propose comme mesure de réduction des impacts pour les oiseaux de réaliser les premiers travaux en dehors de la période de nidification, entre la fin de l'été et le début du printemps. Il plantera des haies arbustives et herbacées de vivaces et graminées à l'ouest du site. Une grande partie sera également aménagée en prairie fleurie (environ 4 500 m²).

L'étude d'évaluation des incidences (page 171 et suivantes de l'étude d'impact) conclut à l'absence d'incidence sur le site Natura 2000, au motif que les aires d'évaluation⁴ des espèces ayant justifié le classement du site Natura 2000 ne seront pas impactées par le projet et qu'il n'y a pas de continuité écologique entre le projet et le site Natura 2000 le plus proche.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à faire sur ce point.

II.4.3 Ressource en eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans une zone à enjeu pour l'eau potable. De plus, il recoupe en partie le périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable du syndicat mixte du Parc des Industries Artois Flandres, ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique approuvée le 8 septembre 2006 par arrêté préfectoral.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau

Concernant les eaux pluviales, l'étude rappelle que les installations doivent respecter le cahier des charges du parc des Industries Artois Flandres, qui prescrit une régulation des eaux pluviales sur site.

⁴ Aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation du site Natura 2000 : cette aire comprend les surfaces d'habitats comprises en site Natura 2000 mais peut comprendre également des surfaces hors périmètre Natura 2000 définies d'après les rayons d'action des espèces et les tailles des domaines vitaux

Concernant la protection qualitative du captage d'eau potable, elle précise que le fonctionnement du bâtiment logistique DC3 ne sera pas à l'origine d'une production d'eaux usées industrielles et que les prescriptions de la déclaration d'utilité publique du captage seront respectées par le projet (bassin étanche – absence d'infiltration). Cependant aucun avis d'hydrogéologue agréé n'est fourni.

L'autorité environnementale recommande de joindre un rapport d'un hydrogéologue agréé confirmant l'absence d'impact du projet sur la ressource en eau, en prenant en compte les effets cumulés des entrepôts voisins.

Afin de déterminer la dimension du bassin de rétention des eaux pluviales de voirie et de toiture, une pluie locale de période de retour 20 ans a été retenue. Les calculs montrent que des bassins étanches de 955 m³ (pour les eaux pluviales de voiries) et 1 850 m³ (eaux de toitures) semblent suffisants pour écrêter les eaux pluviales générées par une pluie de retour vicennal.

Les eaux pluviales de ruissellement de voiries et susceptibles d'être polluées transiteront en sortie du bassin dans un séparateur à hydrocarbures afin d'être épurées et rejetées dans le bassin étanche de régulation des eaux pluviales de toiture. Une vanne de confinement sera mise en place en sortie du bassin étanche de régulation des eaux pluviales. Cette vanne aura pour fonction de confiner dans les bassins une éventuelle pollution des eaux, en particulier dans le cas d'un incendie.

Le rejet de l'ensemble des eaux pluviales sera réalisé au niveau d'un unique point de rejet avant de rejoindre le réseau d'eaux pluviales du Parc des Industries Artois Flandres. Le projet répond au cahier des charges du parc (rejet des eaux pluviales à un débit limité de 2 l/s/ha).

Cependant, l'autorité environnementale relève que le projet ne favorise pas l'infiltration des eaux pluviales comme le demande le SDAGE 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et réduira ainsi la réalimentation de la nappe d'eau souterraine.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions alternatives qui permettent l'infiltration des eaux pluviales sans nuire à la qualité des eaux souterraines.

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'habitation la plus proche est à environ 25 m du site.

Le projet stockera des produits combustibles (meubles, petit et gros électroménagers, livres...), des produits inflammables (peintures, parfums, produits ménagers...), des aérosols (déodorants, laques...), des alcools de bouche ainsi que des produits dangereux pour l'environnement (produits d'entretien, produits ménagers...), voire des matières plastiques.

Concernant les dangers liés aux produits, le principal danger réside dans l'incendie de ces matières, ces dernières étant combustibles. La toxicité des fumées d'incendie pourra également présenter un risque en cas de combustion de matières plastiques.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques

Une étude de dangers et une analyse préliminaire des risques ont été réalisées sur le site pour l'ensemble des activités et des produits. Cependant, cette étude nécessite d'être complétée.

Ainsi, par exemple, la modélisation des flux thermiques associés à l'incendie de la cellule 1b montre qu'en cas d'incendie dans cette cellule, les pompiers doivent traverser les flux thermiques pour accéder à l'aire de pompage associée à la ressource en eau. Cette ressource en eau n'est donc pas accessible et il est nécessaire de proposer une ressource en eau complémentaire.

De même, les distances associées aux flux thermiques et les distances des zones d'effets létaux et effets irréversibles sont à préciser, en clarifiant si elles restent à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement.

L'autorité environnementale recommande :

.de compléter l'étude de dangers pour démontrer la bonne prise en compte des risques technologique ;

.de présenter une carte « enveloppe » des distances associées aux flux thermiques et aux zones d'effets létaux et effets irréversibles ;

.de définir les dispositions et moyens sécurisés de lutte contre l'incendie.

II.4.5 Nuisances sonores et lumineuses

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les principales sources de bruit du site seront dues au trafic lié à l'activité de l'établissement (chargement et déchargement des camions de transport de marchandises). L'exploitation du futur site engendrera un flux quotidien de 50 camions par jour et 30 véhicules légers pour le personnel et les visiteurs.

L'entrepôt fonctionnera en continu 24 heures sur 24 du lundi au vendredi (possibilité d'activité le week-end ou la nuit en période de pointe).

Comme déjà précisé, l'habitation la plus proche des terrains est à environ 25 m du site (distance vis-à-vis des parcelles).

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances sonores

Une modélisation du niveau sonore futur généré par la plateforme logistique a été réalisée. Elle ne met pas en évidence de non-conformité. Ce point devra être vérifié après mise en service, pour ce qui concerne les périodes de jour, de nuit et de week-end. Or, il n'est pas prévu de mesures complémentaires de bruit 6 mois après mise en exploitation pour ajuster les mesures de réduction.

L'autorité environnementale recommande de prévoir des mesures complémentaires de bruit à 6 mois après mise en exploitation pour valider la modélisation et si besoin définir les mesures pour assurer la bonne prise en compte des nuisances sonores.

L'étude aborde de façon succincte la pollution lumineuse (page 84 de l'étude d'impact). Seul un constat est fait, aucune mesure visant à réduire les sources lumineuses générées par le projet n'est proposée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des pollutions lumineuses générées par le projet et de proposer des mesures visant à les réduire.

II.4.6 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais. Un plan climat, air, énergie territorial est en cours d'élaboration, avec pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

Les espaces agricoles cultivés, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone dont le potentiel dépend de leur mise en valeur, qui peut évoluer. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Le volet de l'accessibilité en transport en commun et en modes doux est absent de l'étude d'impact. L'amplitude et la fréquence horaire des lignes de bus ne semblent pas favorables à l'utilisation de ce mode de transport pour les salariés du parc.

Pour mieux apprécier l'accessibilité du projet par des modes de transports alternatifs à la voiture, il serait intéressant de disposer :

- d'un plan des aménagements cyclable et piétonnier du parc des Industries Artois-Flandre ;
- des itinéraires (continuité) depuis le site et notamment le rabattement possible ou non depuis/vers une gare.

S'agissant de l'estimation des flux, le porteur du projet a pris en compte une part modale de la voiture individuelle de 85 % et l'utilisation du co-voiturage et des transports en commun à hauteur de 15 %.

Le trafic routier a été estimé à 150 camions/jour (soit 300 mouvements) et 189 véhicules légers/jour (soit 378 mouvements pour les salariés et potentiels visiteurs), soit :

- une hausse du trafic sur la route départementale 941 de 4,4 % par rapport au trafic

- tous véhicules recensé en 2018 (dont +36 % de poids-lourds) ;
- une hausse de trafic sur la route nationale 47 de 2,5 % par rapport au trafic tous véhicules recensé en 2015 (dont +10,3 % de poids lourds) ;
 - une hausse du trafic sur le boulevard Ouest (qui sera utilisé par les camions) de +10,1 % des poids-lourds (+300) par rapport au trafic total recensé en 2018.

Pour affiner l'impact sur le trafic, il conviendrait d'avoir des informations sur l'activité de l'entreprise qui louera les bâtiments. En particulier, la connaissance des horaires de prise et fin de poste (par rapport aux heures de pointe du matin et du soir) et des créneaux horaires des flux de poids-lourds est nécessaire pour mesurer l'impact du projet sur les conditions de circulation.

Sur le volet du stationnement, l'autorité environnementale remarque qu'il n'y a pas de places réservées pour le co-voiturage. Au vu de la taille du parc d'activités, un tel parking pourrait se faire de manière mutualisée. Pour les véhicules électriques, l'étude d'impact indique qu'il y aura des bornes de recharge électrique, mais leur nombre n'est pas précisé.

Ce projet générera des flux majoritairement routiers. Le porteur du projet indique que, pour réduire l'impact environnemental lié à l'augmentation du trafic, l'entreprise qui s'implantera pourra agir sur les matériels de transport utilisés, sur les déplacements domicile-travail et professionnels de ses salariés via l'élaboration d'un plan de déplacement entreprise par exemple.

Pour le transport des marchandises, il aurait été utile qu'au-delà de la présentation succincte des solutions ferrées et fluviales disponibles à proximité du site, une analyse plus poussée soit réalisée sur leur usage effectif. Il aurait été utile de préciser l'origine et la destination des trafics routiers de marchandises liées à l'activité de ce site. Ce parc d'activités situé à proximité d'un canal à grand gabarit pourrait permettre d'implanter des activités privilégiant le mode fluvial.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'ajouter dans l'étude d'impact un volet sur l'accessibilité en transport en commun et en modes doux ;*
- *d'affiner l'impact sur le trafic, en ayant des informations sur l'activité de l'entreprise qui louera les bâtiments, afin de mesurer l'impact sur les conditions de circulation, en le cumulant avec les impacts des trafics des entreprises voisines ;*
- *d'effectuer une analyse plus poussée sur l'usage effectif des transports par voie ferrée et voie fluviale disponibles à proximité du site ;*
- *de préciser l'origine et la destination des trafics routiers de marchandises.*

Concernant la qualité de l'air, l'étude effectue une présentation d'un état initial sur la qualité de l'air avec les données de ATMO⁵. Le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO la plus proche située sur la commune de Béthune à 12 km. Les paramètres mesurés en 2017 restent inférieurs aux limites réglementaires sauf à quelques exceptions.

L'étude (page 206) indique que les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme

⁵ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

logistique sont induites par la circulation sur le site et la chaufferie.

L'étude montre une augmentation de trafic qui engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, cette analyse est peu détaillée.

Il n'existe pas d'analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble du déplacement estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble du déplacement estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt. Cette analyse devra par ailleurs prendre en compte les effets cumulés avec les autres bâtiments logistiques existants ou en projet ainsi que les cycles de fonctionnement de la plateforme.

➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Le dossier est à compléter sur la prise en compte du plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais. En effet, le dossier n'indique pas les mesures favorables au maintien de la qualité de l'air mises en place au quotidien par l'entreprise mais renvoie aux consignes des collectivités à respecter en période de pic de pollution. Les mesures sont à expliciter dans le dossier concernant l'élaboration d'un plan de déplacement, la mise en place du co-voiturage, le développement d'une flotte de véhicules moins polluants, le recours au transport en commun. Ces mesures seraient par ailleurs favorables à la limitation de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de réalisation des mesures favorables à la qualité de l'air et à la maîtrise de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (élaboration d'un plan de déplacement, mise en place du co-voiturage, développement d'une flotte de véhicules moins polluants, recours au transport en commun...).

L'étude des mesures de réduction des émissions du trafic routier se limite à « des limitations de vitesse, l'arrêt des moteurs dès que possible et des contrôles d'entretien fréquents » (page 227).

Par ailleurs, des mesures complémentaires comme la mise en place de panneaux photovoltaïques ou de pavés drainants végétalisés, susceptibles de réduire l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, ne sont pas étudiées.

Les consommations d'énergie, qui concernent l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention, le chauffage des locaux, n'ont pas fait l'objet d'une évaluation. Une étude pour diversifier les sources d'énergie, et notamment utiliser des énergies renouvelables, aurait dû être menée afin de vérifier la faisabilité d'y recourir.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures de réduction des émissions du trafic routier, ainsi que des mesures compensatoires, par exemple en étudiant la possibilité de

recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.