



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'une plateforme logistique
sur les communes de Nœux-les-Mines
et Labourse(62)**

n°MRAe 2019-4050

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 18 décembre 2019 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'implantation d'une plateforme logistique, sur les communes de Nœux-les-Mines et Labourse dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, MM. Philippe Gratadour et Philippe Ducrocq. Était également présent M Pierre Noualhaguet.

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 4 novembre 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 15 novembre 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.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. 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 Linkcity Nord-Est, consiste à construire une plateforme logistique sur un terrain d'une superficie d'environ 22,9 hectares sur les communes de Nœux-les-Mines et de Labourse, dans le département du Pas-de-Calais, au sein de la zone d'activités « Logisterra26 ». La fonction du site est de réceptionner, entreposer et expédier des marchandises diverses. Il constitue une installation classée pour la protection de l'environnement.

Les premières habitations sont localisées à environ 70 mètres de l'emprise du projet et une aire d'accueil des gens du voyage est située à 150 mètres.

Le projet étant situé à proximité d'autres projets logistiques, l'analyse de ses effets cumulés est à compléter.

L'étude paysagère du projet est également à compléter en tenant compte de la présence de 3 sites classés de la chaîne des terrils à moins de 1,4 km du projet.

L'analyse des enjeux biodiversité est à améliorer et préciser, l'étude actuelle étant incomplète, alors que des enjeux liées à la présence d'oiseaux nicheurs des milieux agricoles ouverts sont identifiés.

Enfin, vu la taille des cellules, l'étude de dangers est à compléter pour le risque d'incendie afin de démontrer l'adéquation des aménagements prévus pour assurer un niveau de sécurité au moins équivalent à celui résultant des prescriptions réglementaires.

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.

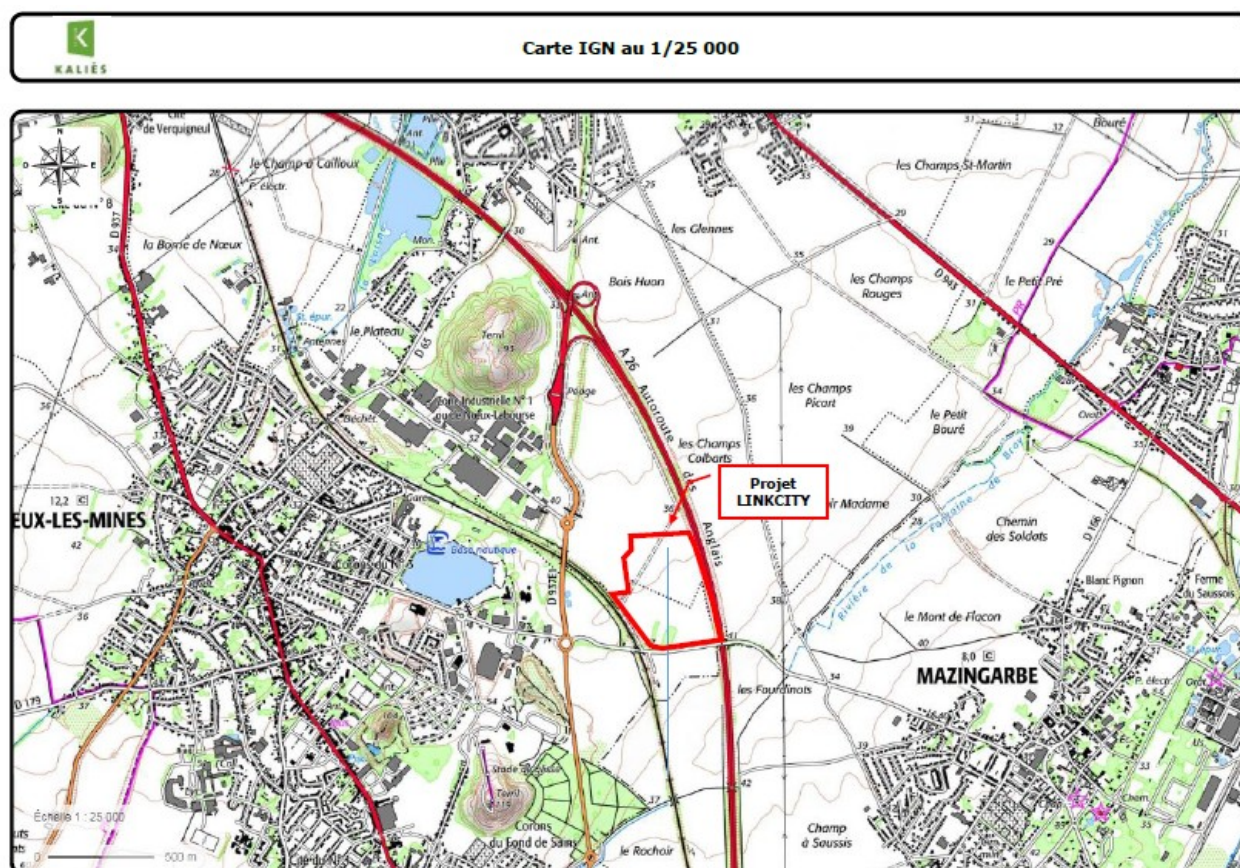
Avis détaillé

I. Le projet d'implantation d'une plateforme logistique sur les communes de Nœux-les-Mines et Labourse

La société Linkcity Nord-Est projette la construction d'une plateforme logistique sur les communes de Nœux-les-Mines et de Labourse, dans le département du Pas-de-Calais.

Le projet consiste à construire deux bâtiments d'une hauteur de 14 mètres, au sein de la zone d'activités « Logisterra26 ». La plateforme logistique s'implante sur un terrain d'une superficie d'environ 22,9 hectares. Elle comprend, outre les deux bâtiments, des parkings, des espaces naturels, deux bassins étanches destinés au tamponnement et à la rétention des eaux d'incendies, trois bassins d'infiltration destinés aux eaux pluviales de voiries et de toitures et des locaux techniques.

L'emprise du premier bâtiment (bâtiment A) est de 36 000 m², celle du second bâtiment (bâtiment B) 60 000 m² (cf. page 18 du dossier de demande d'autorisation) ; les aires de stationnement comprendront 412 places pour les véhicules légers et 20 places pour les poids lourds.

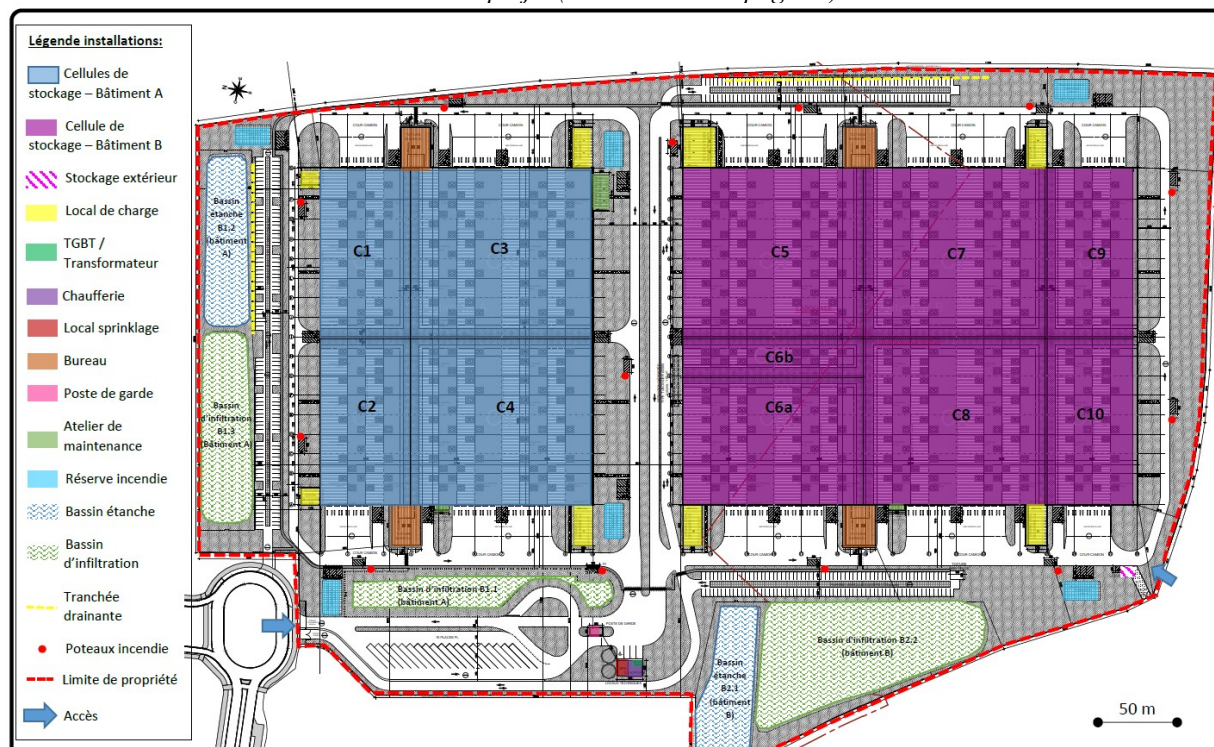


Localisation du projet en rouge (source : dossier, p 73)

L'ensemble logistique est composé de 6 cellules de 12 000 m² chacune destinée à l'entreposage de produits combustibles de type bois, cartons, polymères, etc., et de 4 cellules frigorifiques à température positive de 6 000 m². Des produits dangereux sont susceptibles d'être stockés dans des sous-cellules dédiées (produits inflammables et aérosols).

Les bâtiments comprendront également 4 cellules de bureaux, des locaux techniques (chaufferie), 8 locaux de charge, 2 locaux de maintenance, un poste de garde, une cuve de sprinklage¹, 13 poteaux incendie et 6 réserves souples d'incendie.

Plan du projet (source : dossier page 22)



Les activités prévues consisteront à réceptionner, entreposer et expédier des marchandises diverses. Le client final n'étant pas encore connu, le projet prend en compte différents types de produits stockés donnant une hypothèse de stockage « enveloppe » permettant de réaliser une étude des dangers. L'entrepôt fonctionnera en continu 52 semaines par an, 24 heures sur 24 du lundi au vendredi (possibilité d'activité le week-end ou la nuit en période de pointe).

La plateforme est située dans le parc d'activités « Logisterra26 », à proximité de l'autoroute A26. Les premières habitations sont localisées à environ 70 mètres de l'emprise du projet et une zone d'accueil des gens du voyage est située à 150 mètres.

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).

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

La plateforme logistique est également soumise à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. 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, au paysage, aux milieux naturels et à la biodiversité, à l'eau, aux risques technologiques, aux nuisances, 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 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un document distinct 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.2 Articulation du projet avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'étude d'impact (pages 60 et suivantes) analyse l'articulation avec les documents d'urbanisme.

La plateforme logistique est située dans la zone d'urbanisation future 1AUe des plans locaux d'urbanisme de Nœux-les-Mines et de Labourse qui permet les bâtiments logistiques.

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 (SAGE) de la Lys est analysée pages 142 et suivantes de l'étude d'impact. La compatibilité est assurée par la gestion des eaux et l'absence de zones humides sur le site.

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.

Les effets cumulés avec d'autres projets connus sont analysés en pages 207 et suivantes de l'étude d'impact. Les projets recensés sont :

- la zone d'activités « Logisterra26 » de 54 hectares, qui prévoit un lot d'environ 29 hectares dédié aux services de grandes logistiques et restaurant (dans lequel se situe le projet), un lot d'environ 18 hectares dédié à la moyenne logistique et un lot d'environ 4 hectares dédié aux petites et moyennes activités logistiques ;
- un projet de construction d'un centre commercial Lidl à Nœux-les-Mines à 1 km ;
- une plate-forme logistique à Bully-les-Mines à 3 km.

Le dossier mentionne que d'autres projets d'entrepôts logistiques sont susceptibles de s'implanter dans les prochaines années sur la zone d'activités « Logisterra26 », ce qui générera des effets cumulés.

Les effets cumulés du projet avec les autres projets sur les nuisances sonores, la circulation, le paysage, la consommation d'espace et la gestion des eaux pluviales sont brièvement décrits mais ne sont pas réellement analysés, alors qu'ils pourraient ne pas être négligeables.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact justifie l'implantation du projet (page 58) en indiquant qu'il n'y a pas d'autres solutions de substitution. Elle ne rappelle pas les éléments de justification liés à la création de la zone d'activité Logisterra26 et de l'échangeur sur l'A26.

La justification apportée est insuffisante dans la mesure où elle ne considère pas les enjeux environnementaux comme l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. D'autres variantes susceptibles de réduire l'emprise foncière du projet, ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, auraient pu être étudiées.

L'autorité environnementale recommande :

- *de rappeler les éléments de justification de la création de la zone d'activités Logisterra 26 et de l'échangeur la desservant ;*
- *de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment :*
 - × *en termes de surface occupée et imperméabilisée ;*
 - × *en termes de raccordement au réseau ferroviaire*
 - × *en termes de recherche de modes de transport alternatifs au mode routier et de réduction des nuisances sur les habitations voisines ;*
- *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.*

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 de 54 hectares, sur un terrain d'une superficie de 22,9 hectares occupés par des terres agricoles. Les surfaces libres aménagées en espaces verts représenteront 5,75 hectares environ. Environ 15,74 hectares seront imperméabilisés.

2 consommation d'espace, paysage, milieux naturels, eau, risques technologiques, nuisances, énergie, qualité de l'air et climat

Le tableau page 21 du dossier de demande d'autorisation ne précise pas la surface des parkings (ils ne sont pas mentionnés) et indique uniquement la surface des voies d'accès (5,74 hectares). Néanmoins, il est indiqué page 63 que « les poches de stationnement représentent 8 884 m² ». Pour une meilleure compréhension du projet, il serait intéressant de regrouper au sein d'un même tableau toutes les données avec la même unité.

L'imperméabilisation des sols, 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 carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques³.

Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation ou ses impacts, 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 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Trois sites classés de la chaîne des terrils se trouvent entre 650 m et 1,4 km du projet qui se situe à la limite de la zone tampon du site du bassin minier inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage et du patrimoine

Le dossier indique, page 87, que le site classé le plus proche est à 5,5 km, (62-SC-12 - « arbre isolé à Fouquières-lès-Béthune »), ce qui est inexact, puisque 3 sites classés de la chaîne des terrils se trouvent entre 650 m et 1,4 km.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'état initial sur le patrimoine.

En termes d'analyse paysagère, le dossier est insuffisant. Il est indiqué que des plantations d'arbres de hautes tiges seront mis en place et les couleurs des matériaux utilisés seront adaptées. Seul un photomontage (page 85) présente les aménagements envisagés. Or cette simulation ne permet pas d'avoir un aperçu satisfaisant du projet depuis les sites remarquables du bassin minier. Un plan détaillé des aménagements paysagers et des photomontages sont attendus, notamment depuis les parties sommitales des terrils classés accessibles au public.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse paysagère par des photomontages du projet vu depuis les sites remarquables du bassin minier; notamment depuis les parties sommitales des terrils classés accessibles au public.

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).

En l'état du dossier, il n'est pas démontré que le projet prend en compte de façon satisfaisante le paysage et le patrimoine protégé.

II.4.3 Milieux naturels et Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de Scarpe » est à environ 23 km.

La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 la plus proche « terril n°45 » est à moins d'un km au nord du site avec des espèces inféodées aux pelouses calcaires.

➤ 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 (10 sondages) et floristiques, qui concluent à l'absence de zone humide. (cf. étude zones humides page 68 de l'étude faune/flore, en annexe 6 du dossier).

Les corridors potentiels à l'échelle locale ont été correctement étudiés.

Un passage sur le terrain a été réalisé le 12 septembre 2018 pour la flore et les habitats et le 13 septembre 2018 pour les oiseaux et mammifères, par temps pluvieux. Ces prospections n'ont pas été réalisées sur un cycle biologique complet pour l'avifaune ni dans une période favorable pour les autres groupes et la flore (comme le printemps et l'été), ce que reconnaît le bureau d'études (cf. page 21/118 de l'étude faune-flore « limites de l'étude », « inventaire des espèces très incomplet »).

Le bureau d'études signale, page 12/118 de l'étude faune-flore, que l'inventaire visait principalement l'avifaune en période migratoire. Or, la prospection a été réalisée par temps pluvieux, ce qui ne rend pas pertinents les résultats de cette journée. De plus, la méthodologie de ces inventaires n'est pas présentée.

Page 93 de l'étude faune-flore, un paragraphe a été rajouté concernant un passage supplémentaire d'identification de la faune le 10 mai 2019. Ces nouveaux résultats sont présentés en annexe de l'étude faune-flore (annexe 6 du dossier) ; ils mentionnent la présence d'un reptile protégé, le Lézard des murailles (protégé au niveau national et peu commun en région), de 19 espèces d'oiseaux en période de nidification et 2 espèces de papillons.

Cet ajout nuit à la compréhension de l'étude présentée, vu que la majeure partie de l'étude a été rédigée avant cet inventaire du 10 mai 2019 et qu'il n'est pas indiqué si les conclusions de l'évaluation environnementale sur les impacts du projet prennent en compte le dernier inventaire de 2019.

L'autorité environnementale recommande de :

- *détailler la méthodologie suivie pour les inventaires ;*
- *compléter les inventaires de façon à couvrir l'ensemble des périodes favorables à l'identification de chaque espèce ;*
- *reprendre l'étude d'impact en intégrant les résultats des inventaires complémentaires, y compris ceux du 10 mai 2019.*

Concernant l'avifaune nicheuse des milieux ouverts, les impacts sont jugés moyens (page 74/118) pour la destruction d'individus et des habitats et la perturbation des espèces.

S'agissant de la destruction des haies pluri-stratifiées, les enjeux sont qualifiés de moyens. Il n'y a pas de mesures d'évitement, seules des mesures de réduction en phase travaux sont proposées (respect des cycles de vie de la faune et de la flore, travaux en dehors de la période de nidification...).

Les mesures de compensation proposent la création et la gestion de friches, la plantation de haies, la mise en place d'hibernaculums⁴ pour les reptiles. Les espaces verts feront l'objet d'une fauche tardive et les espèces exotiques envahissantes seront proscrites.

Après mesures de réduction, l'impact résiduel du projet (cf. page 111 de l'étude d'impact du dossier) est estimé du même niveau, c'est-à-dire moyen, et n'a donc pas été réduit.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts (page 86 de l'étude faune-flore) n'apparaissent, par conséquent, pas satisfaisantes. En l'état actuel du dossier, les enjeux sont susceptibles d'être sous-évalués.

L'autorité environnementale recommande de :

- *requalifier les impacts du projet au regard des nouveaux enjeux définis après les inventaires complémentaires ;*
- *compléter, le cas échéant, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts résiduels, afin d'atteindre un niveau d'impact résiduel faible.*

L'étude d'évaluation des incidences (page 85 de l'étude faune/flore) conclut à l'absence d'incidence sur le site Natura 2000, au vu de l'éloignement des sites et de leur nature.

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

II.4.4 Ressource en eau

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La surface imperméabilisée par le projet représente environ 68,5 % de la surface du terrain, soit 15,74 hectares. Cela représente un enjeu en termes de gestion des eaux pluviales.

⁴ Hibernaculum : refuge, gîte ou partie d'un terrier qui sert à l'hibernation d'un animal

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

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 1 050 m³ et de 1 040 m³ (pour les eaux pluviales de voiries et parkings) semblent suffisants pour écrêter les eaux pluviales générées par une pluie de retour vicennal, avec un temps de vidange inférieur à 48 h (cf. note de dimensionnement en annexe 7). Les calculs effectués montrent qu'aucun débordement ne se produira pour une pluie centennale.

Toutes les eaux pluviales sont infiltrées sur le site. Les eaux pluviales de ruissellement de voiries et parkings sont susceptibles d'être polluées et sont collectées dans un bassin étanche, équipé d'un dégrilleur et d'un séparateur d'hydrocarbures, avant infiltration.

Les eaux usées sont évacuées vers le réseau communal (réseau séparatif) lié à la station d'épuration de Nœux-les-Mines. Il n'y aura pas d'eaux usées industrielles à gérer.

Concernant les déversements accidentels, ceux-ci seront gérés conformément à la réglementation. Le confinement des eaux incendies sera assuré par les mêmes bassins étanches servant au tamponnement des eaux pluviales ; la note de dimensionnement est présentée en annexe 8.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur cette partie.

II.4.5 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'habitation la plus proche est à environ 70 mètres du site.

Des produits dangereux sont susceptibles d'être stockés dans des sous-cellules dédiées (produits inflammables et aérosols). Le projet stockera des produits combustibles, des produits inflammables (peintures, parfums, produits ménagers...), des aérosols, des produits dangereux pour l'environnement, voire des matières plastiques.

Concernant les dangers liés aux produits, le principal danger réside dans l'incendie de ces matières, ces derniers 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.

Elle a été menée selon une méthodologie approuvée et adaptée aux enjeux principaux liés au type de projet envisagé, des bâtiments logistiques.

Les effets thermiques, les effets toxiques et la perte de visibilité liés à un incendie de stockage sont caractérisés. Il n'est pas mis en évidence d'effets en dehors du site, quel que soit le phénomène dangereux mis en cause.

Cependant, cette étude nécessite d'être complétée. En effet, les zones d'effets thermiques mises en évidence requièrent un examen complémentaire des effets dominos d'une cellule à une autre ou aux bureaux et locaux techniques susceptibles d'être générés en cas d'incendie à l'intérieur des cellules.

Les éléments du dossier mettent en évidence en particulier :

- l'incapacité technique de disposer de deux aires de mise en oeuvre de moyens de refroidissement des parois, aux extrémités de chaque cellule ;
- la présence de bureaux contigus à la cellule de stockage 6A où sont présentes des matières dangereuses.

En outre, la localisation des bureaux et des locaux de charge, potentiellement exposés au seuil de dégâts graves sur les structures et pouvant également contribuer à la propagation d'un incendie, nécessite la mise en oeuvre de mesures de prévention ou de protection adaptées.

Le projet tel que défini nécessite une dérogation à certaines prescriptions générales nationales applicables aux entrepôts. À ce titre, le dossier doit être complété par une étude d'ingénierie incendie spécifique.

L'autorité environnementale rappelle que l'application des prescriptions générales nationales applicables aux entrepôts constitue les dispositions minimales à appliquer pour la définition du projet. En particulier, le maintien d'une surface maximale de cellule inférieure à 6000 m² peut constituer une alternative.

Etant donné la taille des cellules, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers pour démontrer l'adéquation des aménagements prévus pour assurer un niveau de sécurité au moins équivalent à celui résultant des prescriptions réglementaires.

II.4.6 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les premières habitations sont localisées à environ 70 mètres de l'emprise du projet et une aire d'accueil des gens du voyage est située à 150 mètres.

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

Les équipements susceptibles de générer des nuisances sonores dans l'activité du futur site sont les manœuvres à quai et la circulation de camions de livraison et d'expédition sur le site, l'activité du chargement/déchargement des camions, la circulation de véhicules légers du personnel, la présence de camions frigorifiques, équipés d'un groupe froid autonome et le fonctionnement du système de réfrigération des entrepôts frigorifiques.

L'exploitation du futur site engendrera un flux quotidien de 400 camions (entre autres réfrigérés) par jour et 500 véhicules légers pour le personnel et les visiteurs. L'entrepôt fonctionnera en continu 52 semaines par an, 24 heures sur 24 du lundi au vendredi (possibilité d'activité le week-end ou la nuit en période de pointe).

Les hypothèses de trafic routier prises en compte sont issues de l'étude de circulation et de comptages approximatifs par le biais des relevés sonométriques.

L'impact sonore du site en fonctionnement a été évalué à l'échelle de la plateforme logistique (bâtiment A et bâtiment B). Une campagne de mesures acoustiques en 3 points, de jour et de nuit, a été effectuée le 9 janvier 2019 afin d'évaluer le bruit résiduel au niveau des zones habitées les plus proches du projet et en limite de propriété. Une modélisation acoustique de la plateforme logistique a été réalisée afin de définir l'impact sonore de l'activité logistique 24h/24 et 7 jours/7.

La modélisation acoustique montre que les valeurs de bruit en limite de propriété, ainsi que les valeurs d'émergences prévisionnelles respectent les prescriptions fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997. La conformité du site devra cependant être vérifiée après mise en service. Or, il n'est pas prévu dans le dossier de mesures complémentaires de bruit 6 mois après mise en exploitation pour ajuster les mesures de réduction.

Aucune évaluation du bruit généré par le trafic lié à l'activité de la plateforme sur les RD65 et RD937 alors que le trafic sur ces voies va augmenter de 9,3 % sur la RD65 et de 4,6 % sur la RD937.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude de bruit par une évaluation du bruit généré dans les bourgs voisins par le trafic routier lié au projet ;*
- *de prévoir des mesures complémentaires de bruit 6 mois après mise en exploitation pour assurer la bonne prise en compte des nuisances sonores.*

II.4.7 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.

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 d'émissions de gaz à effet de serre.

La plateforme sera accessible depuis la route départementale 937E1 et bénéficiera d'un accès direct depuis l'échangeur de l'autoroute A26 à 1 km du site. 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.

Une aire de co-voiturage est présente à proximité, ce qui pourrait favoriser l'usage de cette pratique par les futurs employés.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Selon l'étude, le projet devrait générer la circulation de 400 camions par jour, soit environ 25 camions par heure (sur 16 heures) et celle de 500 véhicules légers par jour .

S'agissant de l'estimation du trafic, les modalités du calcul ne sont pas précisées. Dans ces conditions, il est difficile de confirmer ou d'infirmer les données pour les camions. Cependant, pour l'ensemble de la zone (dont la présente opération représente en termes de superficie 45%), le dossier de 2016 estimait le nombre de camions à 500 par jour et le nombre de véhicules légers à 750 par jour.

Pour les véhicules légers, l'estimation est maximale, puisqu'elle considère que chaque salarié utilisera sa propre voiture, ce qui est néanmoins probable au regard du manque de solution alternative à la voiture individuelle.

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, il n'est pas précisé ce qui est mis en place pour les véhicules électriques (bornes de recharge électrique)

Ce projet générera des flux majoritairement routiers. Pour réduire l'impact environnemental lié à l'augmentation du trafic, l'entreprise devra définir des mesures pour réduire ces flux, notamment via l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise par exemple.

Le projet est situé à côté d'une voie ferrée mais le dossier ne comporte aucun élément sur la possibilité ni l'intérêt d'un raccordement ferroviaire qui permettrait de réduire le trafic routier.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude d'impact un volet sur l'accessibilité en transport en commun ou par des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture et en modes doux et sur la desserte ferroviaire ;*
- *d'affiner l'impact du projet sur le trafic afin de mesurer l'impact sur les conditions de circulation.*

L'augmentation de trafic engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, celles-ci ne sont pas quantifiées ni analysées dans l'étude. 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 des déplacements estimés de poids lourds et de véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt.

Concernant la qualité de l'air, l'étude effectue une présentation d'un état initial sur la qualité de l'air avec les données d'ATMO Hauts-de-France⁵. Le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO Hauts-de-France la plus proche située sur la commune de Nœux-les-Mines à 1,8 km du projet. Les paramètres mesurés en 2018 restent inférieurs aux limites réglementaires sauf à quelques exceptions.

L'étude (page 165) indique que les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique sont induits par la circulation sur site et la chaufferie.

Le dossier est à compléter sur la prise en compte du plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais. En effet, il n'indique pas les mesures favorables au maintien de la qualité de l'air à mettre en place au quotidien par l'entreprise. Ces mesures sont à expliciter dans le dossier, par exemple 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. Elles 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...).

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 développer des énergies renouvelables, aurait dû être menée afin de vérifier la possibilité d'y recourir.

Enfin, des mesures comme la mise en place de panneaux photovoltaïques ou de pavés drainants végétalisés sont susceptibles de réduire ou compenser l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures de réduction des émissions du trafic routier, ainsi que des mesures compensatoires, par exemple d'étudier la possibilité de recours aux énergies renouvelables qui compenserait pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.

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