



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de plateforme logistique (bâtiment C4)
de la société Goodman
à Lambres-lez-Douai (59)**

n°MRAe 2019-4180

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis sur le projet de bâtiment logistique C4 porté par la société Goodman à Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord.

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 19 novembre 2019 pour avis à la MRAe.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 14 janvier 2020, Mme Patricia Corèze-Lénée, présidente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu 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 L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

La société Goodman a déposé un dossier de demande d'autorisation afin d'exploiter un entrepôt de stockage de matière combustible (dénommé bâtiment C4) d'environ 4,6 hectares d'emprise au sol sur un terrain de 10,8 hectares, sur la commune de Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord. Ce bâtiment logistique est une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, classée Seveso¹ seuil bas.

Il s'intègre dans un projet global de plateforme logistique, au sein de la zone d'activités de Lambres et Coincy. La société Goodman ayant déposé des demandes d'autorisation pour trois autres entrepôts à proximité dans la même zone, il est nécessaire de considérer l'ensemble des incidences des quatre installations sur l'environnement et la santé, qui forment un projet d'ensemble selon les dispositions de l'article L122-1 du code de l'environnement. L'appréciation du cumul des risques technologiques de ces 4 implantations doit être conduite afin de démontrer l'absence d'impacts.

Le projet générera l'imperméabilisation de près de 7,7 hectares, un trafic de poids lourds et véhicules légers important, avec des émissions conséquentes de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, et une perte de stockage de carbone, fonction aujourd'hui assurée par les sols et la végétation.

Si un ensemble de mesures assez complètes pour réduire les déplacements individuels en voiture des salariés sont prévues, leur mise en œuvre effective doit être mieux garantie.

Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire davantage les émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route et, à défaut, de mesures compensatoires de stockage de carbone, ainsi que d'installation d'énergies renouvelables.

Bien que situé au sein d'une zone d'activités, le site d'implantation du projet présente des enjeux environnementaux relatifs à la présence d'amphibiens, espèces protégées, et d'une potentielle zone humide.

Or, compte-tenu de l'absence d'analyse de l'impact du projet sur les déplacements des amphibiens vers les habitats favorables à la réalisation de leur cycle biologique et d'inventaires de la flore réalisés en dehors de la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides, les enjeux et impacts sont susceptibles d'être sous-évalués et nécessitent d'être requalifiés.

Par ailleurs, l'aménagement paysager proposé ne permet pas d'atténuer le caractère imposant du bâtiment, les surfaces végétalisées sont assez modestes et ne permettent pas de créer un masque végétal.

¹ directive « Seveso » : elle s'applique à tout établissement qui abrite des substances dangereuses. En France, la réglementation distingue deux seuils de classement en fonction de la dangerosité des sites : « Seveso seuil bas » pour les établissements représentant un risque important et « Seveso seuil haut » pour les établissements représentant un risque majeur.

L'ensemble des 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

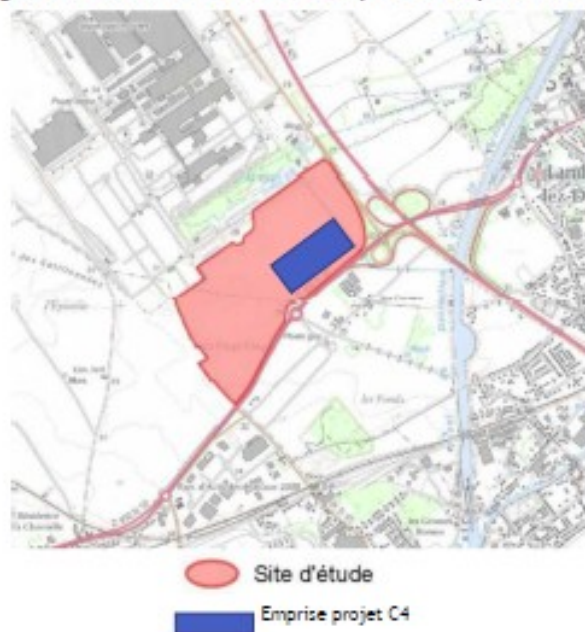
I. Le projet de plateforme logistique de la société Goodman à Lambres-lez-Douai

La société Goodman a déposé un dossier de demande d'autorisation afin d'exploiter un entrepôt de stockage de matière combustible sur un terrain d'une superficie de 10,8 hectares, sur la commune de Lambres-lez-Douai dans le département du Nord.

L'entrepôt sera composé de 8 cellules de stockage de produits courants (C1 à C8) dont 2 sous-cellules (C2.1 et C2.2) pour des produits dangereux (liquides inflammables et générateurs d'aérosols). L'aménagement de la parcelle comprend (résumé non technique page 8) : un bâtiment de 4,6 hectares d'emprise au sol (dénommé bâtiment C4) ; 2,5 hectare d'espaces verts (hors bassins) ; des voiries sur 3,1 hectares ; 228 m² de bandes gravillonnées ; des bassins étanches de rétention (3 045 m²) et des bassins d'infiltration (2 972 m²).

Ce bâtiment logistique est une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation, classée Seveso seuil bas.

Figure 42 : Site d'étude de l'étude faunistique et floristique - Atrèle 2016



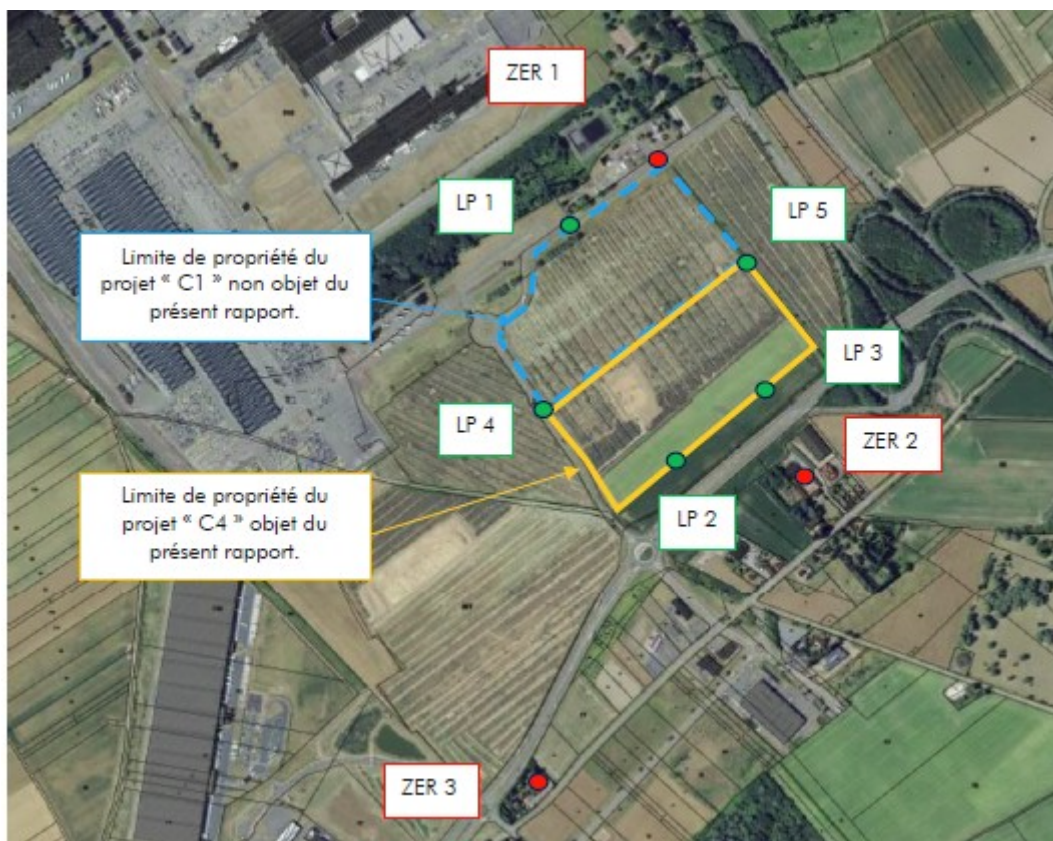
Localisation du projet (dossier de demande d'autorisation page 69)

Cet entrepôt de stockage s'intègre dans un projet plus global d'aménagement d'une plateforme logistique comprenant 4 bâtiments : le présent bâtiment C4 ; les bâtiments C2 et C3, qui ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale sur une étude d'impact de 2016 ; le bâtiment C1, qui vient de faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 18 décembre 2019².

² Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale Hauts-de-France n°2019-4007

Il s'agit de bâtiments logistiques devant s'implanter, selon un même calendrier (les 4 bâtiments sont en projet), sur un même site (la zone d'aménagement concertée de Lambres-Cuincy), émanant d'un même porteur de projet et ayant des fonctions similaires. Au regard des dispositions de l'article L122-1 du code de l'environnement³ il s'agit d'un seul projet dont les incidences sur l'environnement doivent être appréhendées dans leur globalité.

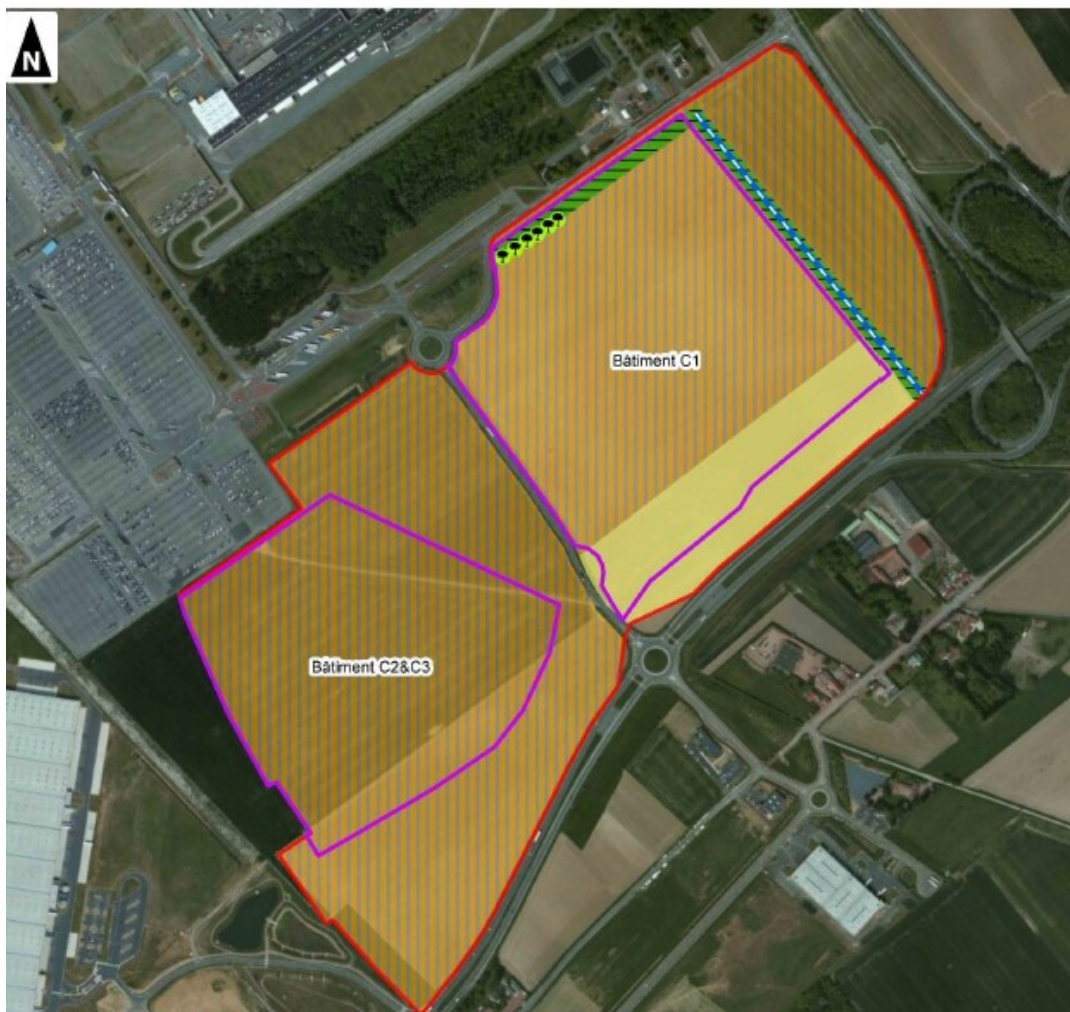
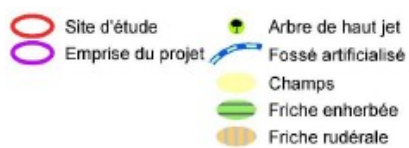
L'autorité environnementale recommande de présenter une étude d'impact analysant globalement les incidences des 4 projets de bâtiments logistiques devant s'implanter dans la zone d'activités de Lambres et Coincy.



*Localisation du projet de bâtiment C1 (pointillé bleu) et de bâtiment C4 (entouré jaune)
(source : étude d'impact acoustique page 9)*

Les projets d'entrepôts C1 et C4 sont prévus sur une parcelle qui était destinée à un ancien projet d'entrepôt de la société Goodman (nommé « C1 »), qui avait fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 24 avril 2016 et d'une autorisation par arrêté préfectoral du 27 septembre 2016. Ce premier projet de bâtiment C1, abandonné, avait pour but de créer une plateforme logistique dédiée à des marchandises, composées essentiellement de vêtements, chaussures et accessoires de mode (cf. avis de l'autorité environnementale du 26 avril 2016).

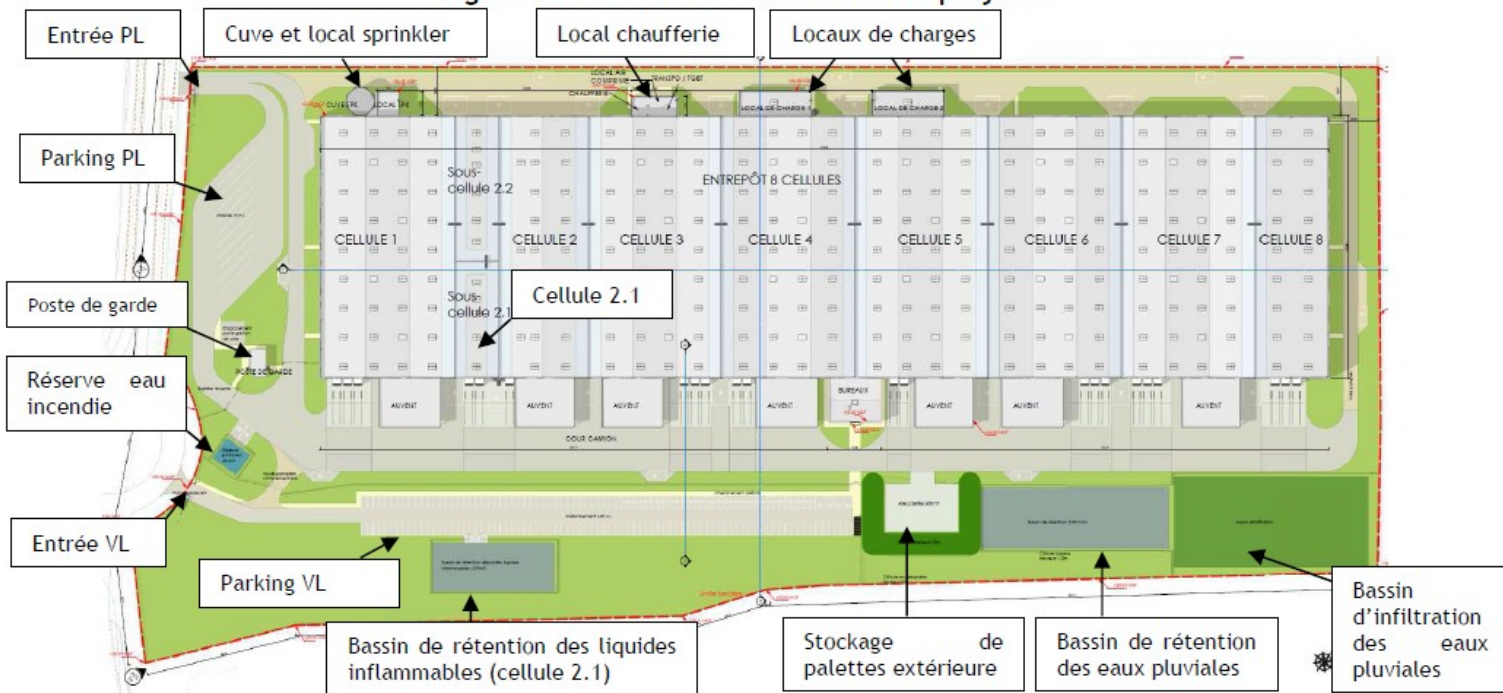
³ « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. »



Localisation de l'aire d'étude, de l'ancien projet de bâtiment C1 (remplacé par les bâtiments C1 et C4) et des bâtiments C2 et C3 (source : étude faune-flore de mars 2016 page 22)

Le présent projet de bâtiment C4 est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n°1 et 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Le dossier comprend une étude d'impact et une étude de dangers.

Figure 2 : Plan masse de l'installation projetée



Plan masse du projet de bâtiment C4 (source : note de présentation non technique page 2)

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact 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 (dont zones humides) et à la biodiversité, à Natura 2000, 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 notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé. Il présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations à formuler sur ce document.

II.2 Articulation avec les plans et programmes et les autres projets connus

L'articulation avec le plan local d'urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai est analysée page 139 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone d'urbanisation future à vocation d'activités

économiques 1AUe qui admet ce type de projet.

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus est traitée page 134 et de l'étude d'impact. Les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et ceux ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale sont recensés.

L'analyse précise que des effets cumulés avec les autres futurs bâtiments C1, C2 et C3 de la société Goodman projetés sur le même site pourront être attendus s'agissant des incidences sur le trafic, les eaux, les émissions atmosphériques, les gaz à effet de serre. L'impact cumulé du trafic généré par les bâtiments C1, C2, C3 et C4 impliquera une hausse d'environ 0,13 % des émissions régionales.

Les observations de l'autorité environnementale sur les effets cumulés des 4 entrepôts figurent dans les chapitres thématiques ci-après.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact (page 167) justifie l'implantation du projet comme répondant à des critères d'exploitation, d'aménagement et de desserte : la disponibilité d'un foncier important, la présence d'une desserte routière permettant de rejoindre l'autoroute A1, assurant la liaison Lille-Paris.

S'agissant des enjeux environnementaux, l'étude relève, pour justifier la localisation du projet, l'absence sur le site d'implantation d'enjeux de biodiversité du fait du caractère agricole du site et de zones humides.

Cette justification ignore les autres enjeux environnementaux, notamment l'artificialisation des sols et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant de l'activité. Aucune alternative au site d'implantation retenu permettant de réduire l'emprise foncière du projet, ou de recherche d'une alternative au mode de transport routier, n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu, permettant notamment de réduire la surface imperméabilisée et le recours au mode de transport routier, afin de minimiser les impacts sur l'environnement et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement⁴ 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'implantera dans une zone d'activités, sur un terrain d'une superficie de 10,8 hectares constitué d'espaces agricoles et naturels. Environ 7,7 hectares seront imperméabilisés (4,6 hectares d'emprise au sol du bâtiment et 3,1 hectares de voiries).

L'artificialisation des sols induite par le projet, en particulier leur imperméabilisation, difficilement

⁴ Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, nuisances, risques technologiques, qualité de l'air, énergie et émission de gaz à effet de serre

réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et, d'une manière générale, une disparition des services écosystémiques⁵.

Ces impacts ne sont pas étudiés et des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et les parkings leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings, ne sont pas envisagées. De même, des mesures permettant de compenser les pertes de capacité de stockage de carbone par les sols du fait de leur artificialisation ne sont pas recherchées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts sur les services écosystémiques, comme des mesures de réduction ou de compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, par exemple par la création de boisements ou de la végétalisation.*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Aucun monument historique protégé n'est recensé sur la commune de Lambres-lez-Douai. On note la présence de deux sites classés, le square Jemmapes et le jardin de la Tour des Dames à Douai, et d'un site inscrit, le centre-ville de Douai. Le secteur de projet est situé à plus de 2 km de ces sites.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage et du patrimoine

L'étude d'impact présente le paysage dans lequel s'inscrit le projet (pages 63 à 68) et décrit le patrimoine (page 75). L'intégration paysagère est cartographiée page 94.

L'étude d'impact (page 93) indique que l'impact paysager ne sera pas négligeable, mais qu'il sera atténué par les choix constructifs (jeu de couleurs des façades : cf. vue des façades page 95) et que le projet d'aménagement paysager prend en compte le bâtiment voisin C1.

L'aménagement paysager des espaces extérieurs repose notamment sur la végétalisation des bordures du site par la plantation de haies bocagères et de bandes boisées plus ou moins larges, composées d'essences à caractère local. Cependant, les surfaces végétalisées restent assez modestes et ne permettront pas de créer un réel masque végétal notamment par rapport aux voies de communication routières, ce que confirme la vue aérienne du projet (page 65).

⁵ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

L'autorité environnementale recommande de renforcer l'intégration paysagère du bâtiment par une plantation plus dense de végétation pouvant constituer un masque végétal.

II.4.3 Milieux naturels

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire. Le site Natura 2000 le plus proche (FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ») est situé à 5,7 km au nord-est. On note la présence de 3 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 5km, deux de type I et une de type II. La ZNIEFF de type I la plus proche, n° 310013748 « bassins de Brebières et bois du Grand Marais », se situe sur la commune d'Arras à environ 1,8 km.

Le terrain d'implantation est traversé par un corridor écologique de type zone humide. L'étude faune flore (page 13) indique qu'« au droit du projet, ce corridor se traduit par un fossé large et profond. Il s'agit d'un canal d'évacuation des eaux pluviales provenant des usines Renault ». Ce canal d'évacuation rejoint le cours du canal dérivatif de la Scarpe.

> Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact s'appuie sur une « étude d'impact environnementale » réalisée en mars 2016 pour l'ancien projet de bâtiment « C1 », qui est jointe aux dossiers des bâtiments C1 et C4 ; elle repose sur une analyse de données bibliographiques et la réalisation de 6 sessions d'inventaires diurnes et deux sessions d'inventaires nocturnes. Une cartographie localisant l'avifaune patrimoniale et de la faune protégée est présentée page 43.

La méthodologie des inventaires est présentée sous forme d'un tableau (page 18). Par contre, le nombre, la durée et la localisation des points d'écoute, l'effectif de chacune des espèces contactées et les horaires des prospections ne sont pas précisés. L'étude précise que les inventaires sont réalisés dans les conditions météorologiques favorables sans plus de précision.

Concernant la faune, les inventaires ne répondent pas tous aux périodes propices à la caractérisation du cycle de vie de chaque espèce et la pression d'inventaire est insuffisante pour les chiroptères et les batraciens (une seule journée d'inventaire ne permet pas de rendre compte de leur cycle de vie).

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser le nombre, la durée et la localisation des points d'écoute, l'effectif par espèces contactées et les horaires des prospections ;*
- *de démontrer que les conditions météorologiques dans lesquelles ont été réalisés ces inventaires sont favorables à l'observation des espèces en précisant, notamment pour les chiroptères, la température, la vitesse du vent, l'absence ou non de précipitations ;*
- *de compléter l'étude d'impact d'inventaires réalisés avec une pression suffisante permettant de couvrir l'ensemble des périodes favorables à l'identification des chiroptères et des batraciens ;*
- *d'analyser à l'échelle locale la fonctionnalité écologique du secteur de projet et de joindre*

une cartographie permettant de l'illustrer (zones d'alimentation, de nidification et de migration) et d'appréhender les enjeux associés.

Les inventaires ont permis de mettre en évidence la présence de :

- 37 espèces d'oiseaux dont 20 espèces protégées, deux espèces patrimoniales au niveau national (Linotte mélodieuse et Pipit farlouse), trois espèces patrimoniales au niveau régional (Alouette des champs, Hironnelle rustique, Perdrix grise) ;
- deux espèces d'amphibiens ont été observées : Crapaud commun et Grenouille rousse, uniquement au niveau du fossé artificialisé ;
- une espèce de chiroptère, la Pipistrelle commune.

Les enjeux sont synthétisés page 44 de l'étude d'impact environnemental. Ils sont qualifiés de :

- faibles pour la flore et les habitats ;
- faibles pour l'avifaune nicheuse ;
- faibles pour les amphibiens avec la présence du Crapaud commun, en l'absence d'habitat favorable à la reproduction, à l'estivage ou à l'hivernage ;
- faibles pour les mammifères.

L'étude conclut à l'absence d'impact sur les habitats et la flore, et pour la faune à un impact nul à faible.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Concernant le bâtiment C4, les aménagements prévus vont impacter la friche rudérale et les champs présents sur le site ; or, ces milieux constituent des habitats pouvant abriter des espèces protégées d'oiseaux.

L'étude indique que certaines espèces patrimoniales sont présentes en période de nidification et que « l'impact pendant la période des travaux concerne la destruction directe des habitats et des nichées d'oiseaux, notamment ceux qui occupent les zones arborées et les friches du site d'étude ».

Elle propose une mesure de réduction, le démarrage des travaux dans une période comprise entre la fin juillet et la fin mars. Cependant, cette période ne respecte pas la période de nidification des nicheurs précoces ; il convient que les travaux se terminent au plus tard fin février.

L'autorité environnementale recommande de réaliser les travaux sur la période d'août à fin février afin de respecter la période de nidification des nicheurs précoces.

Concernant la flore, l'étude conclut que le projet engendrera la destruction d'une flore banale et que l'impact sera donc faible. Cependant, une espèce rare et patrimoniale, la Gesse de Nissole a été identifiée le long de la route traversant le site d'implantation et l'étude ne précise pas clairement l'évitement de cette espèce ni les mesures prises pour assurer son évitement.

L'autorité environnementale recommande de préciser clairement l'évitement de l'espèce rare et patrimoniale, la Gesse de Nissole et les dispositions prises pour assurer la protection de cette espèce.

Concernant les amphibiens, l'étude conclut à un impact non significatif au motif que les potentialités de réussite de reproduction et de développement des têtards au sein du fossé artificiel où ont été observées les deux espèces d'amphibiens sont très faibles (absence de végétation, présence de courant...) et que le projet ne prévoit pas la destruction du fossé.

Néanmoins, l'étude indique (page 34) que des habitats favorables à la réalisation des périodes de cycle vital des amphibiens « sont cependant présents au nord et au nord-est (hors site d'étude) ». Or, l'étude n'analyse pas les incidences de l'implantation de la plateforme logistique sur les déplacements potentiels de ces amphibiens vers ces zones leur permettant de réaliser leur cycle biologique. En outre, l'absence d'une analyse de la fonctionnalité du site ne permet pas de lever ce doute.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser les incidences de l'implantation de la plateforme logistique sur les déplacements des amphibiens vers les habitats favorables à la réalisation de leur cycle biologique identifiés au nord et nord-est, en dehors du site d'étude ;*
- *de prendre, le cas échéant, les mesures adaptées pour assurer la protection de ces espèces.*

II.4.4 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On recense 5 sites Natura 2000 dans un rayon de 20 km autour du projet :

- trois zones spéciales de conservation FR3100506 « bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux », FR3100507 « forêts de Raismes, Saint-Amand, Wallers et Marchiennes » et FR3100504 « plaine alluviale de la Scarpe et pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » ;
- deux zones de protection spéciale : FR3112002 « les Cinq Tailles » et FR3112005 « vallée de la Scarpe et de l'Escaut ».

➤ Qualité de l'étude d'incidence et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée page 47 de l'étude d'impact environnementale et, de manière un peu plus détaillée, page 115 de l'étude d'impact. Elle porte uniquement sur les trois sites Natura 2000 les plus proches (FR3100504 et FR3100506 et FR3112002). Or, l'analyse doit être conduite sur tous les sites Natura 2000 sur lesquels le projet peut avoir une influence.

L'étude porte sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifié la désignation des sites. Par contre, elle n'analyse pas les interactions possibles entre les milieux naturels du site d'implantation du projet et l'aire d'évaluation de ces espèces⁶.

⁶Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce

L'analyse conclut que le projet n'aura aucune incidence sur le réseau Natura 2000 en raison de l'éloignement et de la nature des activités.

Compte-tenu des insuffisances des inventaires, les impacts du projet sur les sites Natura 2000 sont susceptibles d'être sous évalués, d'autant que l'étude d'impact environnementale indique (page 49) qu'« une espèce d'intérêt communautaire potentiellement présente, le Triton crêté, est susceptible d'être impactée » et qu'en l'état actuel des inventaires, l'absence de cette espèce n'est pas démontrée.

L'autorité environnementale recommande :

- *de conduire l'analyse des incidences Natura 2000 sur l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 km autour du site du projet sur lesquels le projet peut avoir une incidence ;*
- *d'analyser l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ;*
- *de réévaluer les impacts du projet sur ces sites, notamment sur les batraciens au regard de la présence potentielle du Triton crêté selon les résultats des compléments d'inventaires demandés sur les batraciens.*

II.4.5 Milieux humides et eaux pluviales

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation se situe en dehors de périmètre de protection de captage et du périmètre du projet d'intérêt général de protection du champ captant de Flers-en-Escrebieux au titre de la protection de la ressource en eau.

Il n'est pas concerné par une zone à dominante humide identifiée au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie.

Comme énoncé précédemment, le terrain est traversé par un corridor écologique de type zone humide.

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

Concernant les zones humides, le terrain du projet a fait l'objet d'une étude d'identification du caractère humide des sols reposant sur une analyse pédologique avec réalisation de 29 sondages sur une profondeur de 120 cm (diagnostic pour la caractérisation des zones humides d'avril 2016 réalisé pour l'ancien projet C1, qui recouvrait les emprises des bâtiments C1 et C4).

Le secteur d'étude est constitué de sols limoneux profonds ne présentant pas de traces d'oxydation à moins de 50 cm de profondeur, l'étude conclut que ces sols ne sont pas caractéristiques de zones humides.

Ce critère ne suffit pas à déterminer le caractère humide de ce secteur. En effet, conformément à qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

l'arrêté du 28 juin 2008, en présence de végétation spontanée, une zone est considérée humide si elle présente l'un des deux critères, pédologique ou végétation. L'étude précise que l'étude écologique a mis en évidence l'absence d'habitats ou de flore caractéristiques de zones humides.

Or, les inventaires ont été réalisés à des dates (8 et 22 avril, 5 juin 2015) ne répondant pas à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides (août-septembre).

L'autorité environnementale recommande :

- *de conforter l'étude d'identification de zone humide par des inventaires complémentaires de la flore sur la période août-septembre afin de prendre en compte la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides ;*
- *si la présence de zone humide est confirmée, d'éviter son artificialisation, à défaut de prendre des mesures de réduction, et le cas échéant, de compensation des incidences résiduelles.*

L'autorité environnementale rappelle qu'en cas de confirmation de la présence de zone humide, il conviendra d'évaluer la fonctionnalité de cette zone humide selon la méthode nationale d'évaluation des fonctionnalités des zones humides⁷.

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact, page 98, précise les modalités de leur traitement, notamment :

- la collecte et l'infiltration des eaux de toiture par l'intermédiaire d'un bassin d'infiltration ;
- l'acheminement et la collecte des eaux pluviales des voiries, quais, trottoirs et espaces verts par un bassin de rétention, raccordé au bassin d'infiltration, après passage dans un séparateur à hydrocarbure ;
- la rétention des eaux en cas d'incendie pour éviter le risque de pollution.

Une étude hydrogéologique (annexe 2.3) a été réalisée, concluant à un avis favorable de l'hydrogéologue au projet de gestion des eaux pluviales, subordonné au respect du protocole et des recommandations évoquées dans le rapport d'étude (étude d'impact page 102).

II.4.6 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'entrepôt Goodman C4 sera composé de 8 cellules de stockage de produits courants (C1 à C8) dont 2 sous-cellules (C2.1 et C2.2) pour des produits dangereux (liquides inflammables et générateurs d'aérosols). Le site est classé SEVESO seuil bas par la règle de cumul pour le stockage de produits dangereux pour l'environnement.

Les habitations les plus proches sont situées à 200 mètres au sud du site.

7– Méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides, publiée en juillet 2016 et mise au point par l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), aujourd'hui office français pour la biodiversité, et le muséum national d'histoire naturelle.

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

Le dossier comprend une étude de dangers, qui recense les phénomènes dangereux possibles, évalue leurs conséquences, leur probabilité d'occurrence, leur cinétique et présente les moyens de prévention et de secours qui seront mis en place par l'exploitant. Elle concerne exclusivement le bâtiment C4.

Les potentiels de dangers retenus dans le cadre de l'étude de danger sont l'incendie de produits combustibles et/ou inflammables et de produits chimiques, l'incendie d'aérosols et l'utilisation d'utilités (gas-oil, gaz de ville, etc).

Différents scénarios liés à ces potentiels de dangers ont été étudiés et modélisés.

Concernant le risque d'incendie généralisé (étude de dangers, page 85), les effets n'ont pas été modélisés au motif que les durées d'incendie obtenues via le logiciel Flumilog sont au maximum de 122 minutes, soit des durées très proches de la durée de tenue au feu des parois séparatives entre les cellules adjacentes. Il est considéré que le flux thermique à 120 minutes est « nul », sachant que dès 114 minutes, il n'est plus que de 2 kW/m², ce qui est insuffisant pour initier un incendie de la cellule voisine protégée par des murs coupe feu 2 heures. Toutefois, l'analyse prend une hypothèse d'un incendie de palettes de type 1510 ; ce n'est pas l'hypothèse majorante qui est celle d'un incendie de palettes de type 2262.

Concernant l'incendie d'une cellule, il ressort des modélisations réalisées à l'aide du logiciel Flumilog que, dans le cas majorant en termes de distances d'effet (palette 2662) :

- pour la cellule pignon C1 : les flux thermiques de 3 kW/m² sont susceptibles de sortir de l'emprise du site en impactant la parcelle adjacente sur laquelle sera implanté le bâtiment C1 ;
- pour la cellule pignon C8 : des flux thermiques de 5 et 3 kW/m² sont susceptibles de sortir de l'emprise du site, mais n'atteignent pas la route départementale 621 ;
- pour les cellules intermédiaires : les flux thermiques de 3 kW/m² sortent des limites du site au nord ;
- pour les sous-cellules 2.1 et 2.2 et l'aire de stockage extérieure : les distances d'effet de l'incendie restent confinées dans les limites de propriété du site.

L'étude de dangers indique qu'il n'y aura pas d'effets domino du futur bâtiment C1 voisin sur le bâtiment C4.

Par contre, il n'est pas démontré que le bâtiment C4 n'aura pas d'effet sur le bâtiment C1 situé sur le terrain voisin dans l'hypothèse de deux incendies simultanés. De même, les effets de l'incendie des bâtiments C2 et C3 situés sur la même plateforme logistique ne sont pas étudiés dans le cadre des effets cumulés.

Comme cela a déjà été relevé, le bâtiment C4 est une composante d'un projet plus vaste de plateforme logistique composée de 4 bâtiments appartenant au même porteur de projet. Pour une meilleure appréciation des enjeux et des risques générés par ces 4 entrepôts et de leurs effets

cumulés, une étude des risques technologiques portant sur cet ensemble logistique mériterait d'être conduite.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser le risque d'incendie généralisé du bâtiment C4 avec l'hypothèse la plus majorante ;*
- *de démontrer que les flux thermiques sortant de l'emprise du site seront sans effet sur les personnes, notamment sur le site de l'entrepôt C1 ;*
- *de compléter l'étude de dangers par l'étude des effets cumulés prenant en compte les risques d'incendies des bâtiments voisins C2 et C3 ;*
- *de démontrer qu'un incendie du bâtiment C4 n'aura pas d'effet sur le bâtiment C1 ;*
- *de présenter de façon globale l'analyse des effets cumulés de l'ensemble des entrepôts logistiques devant être implantés sur le même site.*

Les effets de dispersion de fumées d'incendie suite à l'incendie d'un stockage de produits classiques ainsi que de produits toxiques classés sous les rubriques 4130, 4140 et 4150 ont également été étudiés. Il en ressort que les seuils de toxicité ne sont pas atteints à hauteur d'homme quelle que soit la condition météorologique considérée. Un incendie dans une des cellules de stockage n'est donc pas susceptible d'entraîner un risque toxique significatif pour le voisinage.

Par ailleurs, il n'y a pas de perte de visibilité au sol dans tous les cas envisagés. En outre, l'étude montre des panaches de fumées très élevés et très largement dilués dont le retour au sol est très distant du site. Il n'y a donc aucun risque de perte de visibilité au niveau des axes routiers situés à proximité du site.

En ce qui concerne le confinement des eaux d'extinction d'incendie, celui-ci est prévu dans des bassins étanches dont le dimensionnement est justifié dans l'étude.

Cependant, les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.

II.4.7 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches sont situées à 200 mètres au sud du site.

Les principales sources de nuisances sonores générées par la plateforme seront (étude d'impact page 109) :

- le trafic de véhicules (véhicules légers et poids lourds), la circulation des camions sur le site ainsi que les opérations de chargement et de déchargement ;
- les équipements techniques destinés au système de chauffage (chaufferie gaz) et les équipements d'air comprimé.

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

Une étude acoustique a été réalisée. Elle s'appuie sur :

- une campagne de mesures de caractérisation de l'état sonore initial réalisée du 27 au 28 juin 2019 sur une durée de 24 heures afin de caractériser les niveaux sonores existants sur le site et ses alentours avant implantation de la nouvelle plateforme ;
- une modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel.

Les mesures ont été réalisées en 8 points d'écoute, 3 points en zone à émergence⁸ réglementée (ZER 1 à 3) et 5 points (LP1 à 5) en limite de propriété future du site. L'étude conclut à l'absence de dépassement des seuils réglementaires, de journée comme de nuit, que ce soit en limite de propriété ou au niveau des zones d'émergence réglementées, incluant les habitations proches.

L'étude d'impact acoustique, page 43, conseille la réalisation de mesures de contrôle après implantation du projet. Cependant, l'étude d'impact ne fait pas référence à la mise en place de mesures de contrôle.

L'autorité environnementale recommande de réaliser des mesures de contrôle après implantation du projet et, en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques, de mettre en place de mesures de réduction du bruit.

Par ailleurs, l'étude acoustique ne prend pas en compte les nuisances sonores engendrées par les bâtiments C2, C3 et C1 de la société Goodman devant être construits à proximité.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique d'une analyse des impacts cumulés avec les bâtiments C2, C3 et C1 de la société Goodman.

II.4.8 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.

Le site du projet est desservi par les routes départementales 425 et 650 permettant de rejoindre l'autoroute A1, à 5 km. L'autoroute A1 est particulièrement chargée, notamment aux heures de pointe. C'est un axe extrêmement sensible à toute variation de trafic qui fait l'objet de différentes mesures pour améliorer la circulation.

La desserte en transports en commun à proximité du site est limitée. Seule une ligne régulière de

⁸ Émergence : modification temporelle du niveau ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier ; Différence entre le niveau de bruit ambiant (établissement en fonctionnement) et le niveau de bruit résiduel (en l'absence du bruit généré par l'établissement, mais mesuré sur la période de fonctionnement de l'établissement).

bus dessert la zone, la ligne 17, dont un arrêt est situé à l'usine Renault. Une voie ferrée est située à environ 1 km de l'installation. On note également la présence d'une desserte ferrée dédiée à l'usine Renault, ainsi que le passage d'une voie TGV longeant l'autoroute A1 ; la gare la plus proche est celle de Corbehem située à 1,2 km au sud.

Le site est desservi par une voie cyclable non mentionnée dans l'étude d'impact.

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

Mobilité et trafic routier

Les impacts du projet sur le trafic routier sont étudiés page 85 de l'étude d'impact.

Elle estime le nombre de véhicules à 140 poids-lourds et 400 véhicules légers par jour. L'impact du trafic généré par le projet sur les principales voies proches est analysé page 89. L'étude conclut à un impact faible : il est estimé que le projet générera une augmentation de +0,6 % du trafic total sur la route départementale 621 et +0,55 % sur la route départementale 650. Une augmentation de +2,3 % du trafic poids lourds sur la route départementale 621 au nord est attendue et +1,7 % au sud.

L'impact cumulé sur le trafic avec les autres projets de la zone est analysé page 134. Il est estimé une augmentation de :

- respectivement +10 % et +4 % sur la route départementale 621 nord et sud ;
- respectivement +6 % et +9 % sur la route départementale 650 est et ouest ;
- +4 % sur l'autoroute A1 et +5 % sur l'autoroute A21.

L'étude d'impact propose des mesures de réduction ou de compensation (page 174), parmi lesquelles :

- la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise actant les principes suivants :
 - ✗ l'étalement du trafic sur 24 heures et la mise en place de roulements d'équipes ;
 - ✗ la promotion du vélo (mise en place d'un stationnement privilégié et de douches) et l'amélioration de l'accessibilité des bâtiments par les piétons (mise en place d'entrées plus directes) ;
- l'étude de la mise en place d'un plan de déplacement interentreprises, en concertation avec les établissements à proximité, dont l'usine Renault et les futurs établissements de la zone d'activités ;
- l'encouragement à l'utilisation des transports publics : adaptation, en partenariat avec les opérateurs de transport, de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprises pour quelques destinations très fréquentées ;
- la mise en place d'un service d'autopartage ;
- l'incitation au covoiturage (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux « covoitureurs », création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).

Les mesures proposées sont issues de réflexions en cours mais aucun élément de l'étude d'impact

ne permet de confirmer que ces mesures seront réellement engagées (partenariat avec les établissements à proximité, dont l'usine Renault et les futurs établissements de la zone, avec les opérateurs de transport...). Plusieurs d'entre elles sont renvoyées au futur exploitant.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec des précisions sur les mesures effectivement retenues et des engagements permettant d'assurer la mise en place des mesures de réduction et de compensation du trafic induit par le projet de plateforme logistique.

L'accessibilité du site par des modes de transports alternatifs à la voiture a été étudiée : à titre d'exemples, la proposition de mise en place d'un arrêt de transport en commun à proximité du site au nord-est (étude d'impact page 175), le projet de prolongement de la ligne n°17 permettant de réduire la liaison à la gare, la réflexion sur la réalisation d'un parking relais aux portes de Douai et de navettes, etc.

Cependant, il serait intéressant de disposer des itinéraires dédiés aux déplacements actifs (aménagements cyclables et piétonniers, continuité) depuis le site et notamment depuis et vers une gare ou les zones d'habitat à moins de 10 km ; or, le rapport ne fait pas mention de la présence de ces voies dans la présentation de la desserte du site.

L'autorité environnementale recommande de présenter et d'analyser les mesures envisagées pour faciliter le recours aux déplacements actifs, notamment les itinéraires d'accès.

Concernant le trafic poids lourds, l'étude (page 175) indique que « le report multi-modal (route/fer ou route/voie d'eau) ne semble pas opportun dans le cadre de la future activité, qui demande des délais de livraison optimisés, incompatibles avec ces reports. Toutefois, sous réserve de données plus précises des origines et destinations futures des flux, une étude de faisabilité technico-économique pourra être menée par le futur locataire, si cela s'avère judicieux, afin de juger de la faisabilité du transport multimodal (fer/route notamment) ».

Aucune solution alternative au transport routier n'a donc été étudiée et le sujet est reporté sur le futur exploitant ; il est regrettable que le recours aux infrastructures fluviales et ferroviaires adaptées au transport des marchandises n'ait pas été envisagé dès à présent pour limiter l'impact du projet sur le trafic routier. Une analyse approfondie du report multi-modal est à conduire, le site étant à proximité du canal de la Scarpe et à 1,3km d'une voie ferrée.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions favorisant l'utilisation du transport de marchandises par voies fluviale et ferroviaire disponibles à proximité du site.

Qualité de l'air

L'étude d'impact présente, page 53, un bilan de la qualité de l'air sur le territoire de la communauté d'agglomération du Douaisis réalisé par ATMO⁹ Hauts-de-France en 2017, s'appuyant sur les données de la seule station de mesure de ce territoire, la station Douai-Theuriet située à environ 2,7 km du nord-est du projet, en milieu urbain.

⁹ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont analysées page 106.

L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation sont liées :

- au système de chauffage au gaz de l'installation ;
- au système de climatisation des bureaux ;
- au trafic routier généré par l'activité.

Une estimation des émissions de polluants liés au trafic a été réalisée (page 106) sur la base des hypothèses suivantes : une estimation du trafic et des ratios d'émission liées au transport. Il apparaît que l'ensemble du trafic généré par l'installation conduira à une augmentation au plus de +0,09 % pour les oxydes d'azote NO_x (émissions de polluants NO_x de 58 110kg/an, émissions régionales du transport de 62 000 000 kg/an). L'étude d'impact conclut à un impact négligeable (page 100).

Pour le cumul des émissions de polluants atmosphériques (page 138), les émissions des entrepôts C1, C2, C3, C4 entraînent une augmentation de +0,39 % des émissions régionales pour les oxydes d'azote. La conclusion de l'étude est la même, c'est-à-dire que l'évolution est très faible.

Cependant le ratio est calculé au regard des émissions de la région ; on ne peut donc pas affirmer aussi rapidement que les augmentations des émissions atmosphériques liées au projet sont négligeables, d'autant plus que l'objectif est une réduction des émissions.

Il aurait été intéressant de comparer les émissions du projet à celles de la communauté d'agglomération du Douaisis et d'intégrer des mesures pour limiter les impacts, notamment sur la santé. Il serait pertinent notamment de prendre en considération les mesures de réduction et de compensation mentionnées dans l'étude d'impact (cf supra) en estimant leur efficacité potentielle.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une comparaison des émissions du site cumulées à celles des bâtiments C2, C3 et C1, avec les émissions de la communauté d'agglomération du Douaisis, et de prévoir des mesures permettant de ne pas augmenter les émissions de polluants atmosphériques en analysant leur efficacité potentielle.

Les incidences du projet sur le climat sont analysées pages 107 et 138 en cumul des 4 entrepôts. Les émissions représenteront environ 53 500 TeqCO₂, soit une augmentation des émissions régionales de gaz à effet de serre de +0,13 % et l'étude conclut à un impact cumulé négligeable.

Comme pour les polluants atmosphériques, cette affirmation n'est pas acceptable dans un objectif partagé de forte diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone.

L'impact du système de climatisation sur les émissions de gaz à effet de serre n'est pas estimé.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude d'impact d'une estimation de l'impact du système de climatisation sur les gaz à effet de serre ;*
- *de définir des mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre en estimant leur efficacité potentielle, et de compenser les émissions résiduelles par des actions*

- permettant de stocker le carbone ;*
- *d'étudier la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques en toiture afin de compenser pour partie les consommations d'énergies fossiles par le projet*