



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 de Logidouai
sur la commune de Lambres-lez-Douai (59)**

n°MRAe 2020-4264

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis le 8 janvier 2020 du projet de plateforme logistique de Logidouai sur la commune de 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 à la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 27 janvier 2020 :

- 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 11 février 2020, M. Philippe Gratadou, membre permanent 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.

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

Le projet porté par la société Logidouai consiste à construire une plateforme logistique sur la commune de Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord, au sein de la zone d'aménagement concerté de l'Ermitage.

Il s'implantera sur un terrain d'une superficie de 5,76 hectares, constitué d'espaces agricoles et d'une friche ; il est situé en bordure d'un espace boisé. La hauteur de faitage du bâtiment sera de 14 mètres.

L'étude d'impact n'a pas été réalisée de manière correcte puisque des travaux de remaniement ont été réalisés avant même les inventaires de terrain. Elle aurait dû porter sur le projet dans son ensemble, y compris les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation (défrichage, démolition, construction, desserte...) et analyser l'impact global du projet sur l'environnement.

Les travaux réalisés ont conduit à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique potentiel pour des espèces faunistiques (avifaune nicheuse, chiroptères, mammifères) et floristiques protégées et/ou d'intérêt patrimonial potentiellement présentes et à la dispersion d'espèces exotiques envahissantes sur le site. Il est possible que des espèces protégées aient été détruites. Dans ce contexte, l'autorité environnementale constate que le projet ne prend pas en compte l'environnement et qu'il est à l'origine d'incidences notables sur les milieux naturels et les espèces.

Le projet générera l'imperméabilisation d'environ 4,3 hectares, génératrice d'une perte de stockage de carbone aujourd'hui assuré par la végétation, et un trafic de poids lourds et véhicules légers importants, avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre non estimées. Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire ces émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route. A défaut des mesures compensatoires, notamment de stockage de carbone, doivent être recherchées.

L'étude du risque d'incendie nécessite d'être complétée en intégrant les risques cumulés en lien avec les entrepôts voisins. En l'état du dossier, des effets thermiques irréversibles et létaux sortent du site et impactent une entreprise voisine et un secteur boisé. L'autorité environnementale recommande de limiter ces effets à l'intérieur des limites de propriété du projet pour éviter tout danger potentiel en dehors du site.

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.

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 Logidouai sur Lambres-lez-Douai

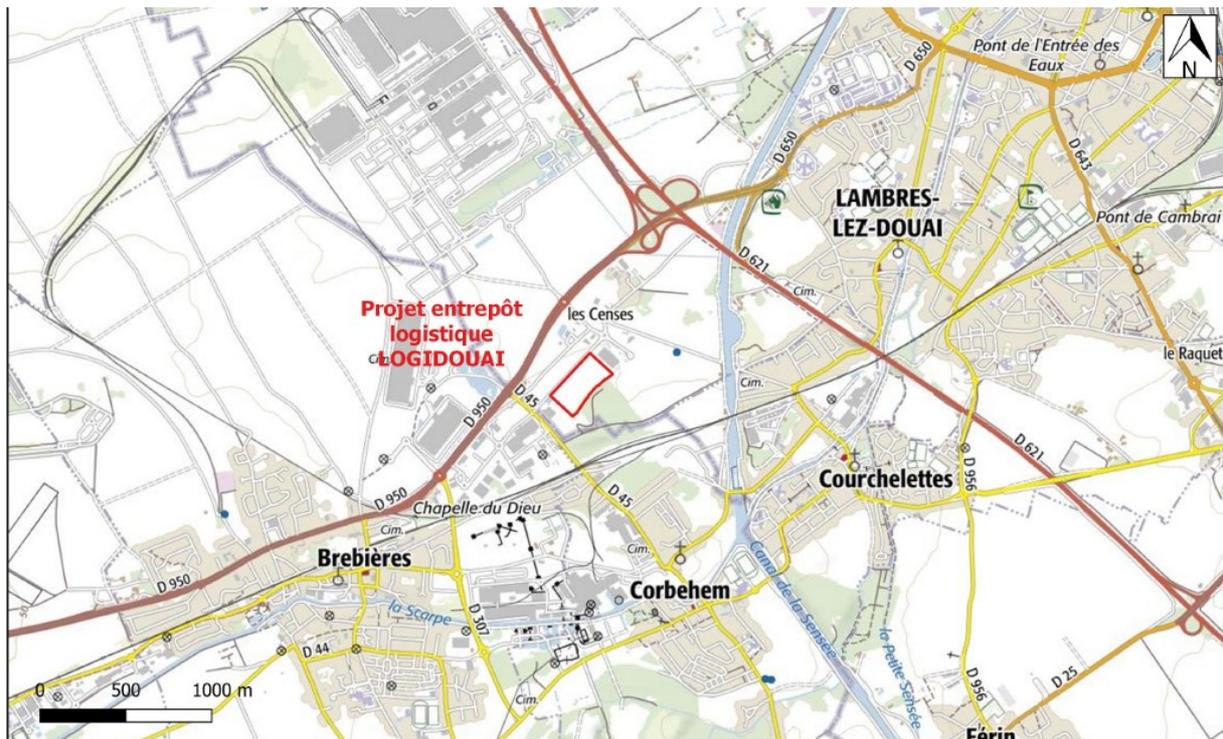
La société Logidouai a déposé un permis de construire pour la construction d'une plateforme logistique sur la commune de Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord.

Les produits stockés ne sont pas connus, toutefois différents produits en mélange et notamment des produits combustibles tels que du bois, du papier, des cartons et des plastiques pourront être entreposés. Aucun produit dangereux ne sera entreposé sur le site.

L'entrepôt fera l'objet d'une autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662, 2663-1, 2663-2 et d'une déclaration au titre des rubriques 2910A et 2925.

Le projet, situé au sein de la zone d'aménagement concerté de « l'Ermitage », rue Louis Blériot à Lambres-lez-Douai, s'implantera sur un terrain d'une superficie de 5,76 hectares. Le terrain est constitué de terres cultivées et d'une friche. La hauteur du bâtiment au faîtage sera de 14 mètres.

*Plan de situation du site d'implantation du projet
(source : dossier de demande d'autorisation environnementale page 66)*



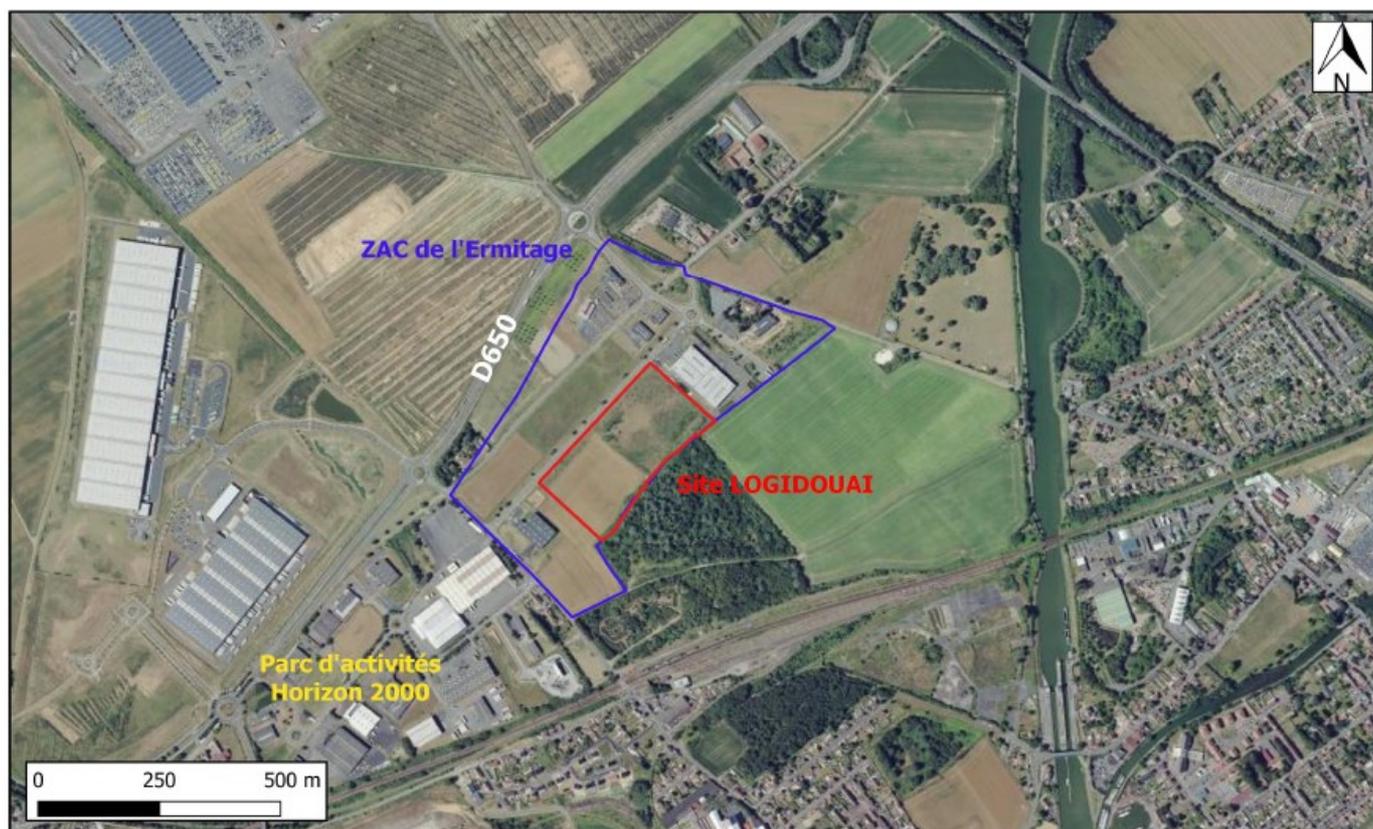
L'aménagement du site comprend (étude d'impact page 18) :

- 28 414 m² de surfaces bâties ;
- 14 615 m² de surfaces imperméabilisées (hors bassins) ;
- 14 668m² de surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassins).

Le projet comprendra :

- un entrepôt logistique composé de 5 cellules de stockage d'environ 5 500m² chacune ;
- un bâtiment de bureaux et de locaux techniques (local TGBT¹, transformateur, compresseur, chaufferie, local de charge, local Sprinkler²) ;
- des bassins de tamponnement étanche pour les eaux pluviales de voiries, non étanche pour les eaux pluviales de toitures ;
- un poste de garde ;
- une zone de stationnement pour véhicules légers (58 places), pour les 2 roues et les poids lourds (7 places) ;
- 3 zones de quai de chargement et déchargement.

Site d'implantation du projet (source : note de présentation non technique page 4)



1 TGBT : tableau général basse tension

2 Local Sprinkler : local qui abrite l'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.



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'espaces, au paysage, aux milieux naturels et aux sites 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. Cependant, il mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une

cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.

II.2 Articulation du projet 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 49 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone urbaine UE (destinée à accueillir des activités industrielles, artisanales, de commerces de gros ou de services) qui permet l'activité logistique.

Le projet est situé au sein de la ZAC de l'Ermitage mais aucun rappel n'est fait des évaluations environnementales réalisées dans le cadre de la création de la ZAC, des engagements pris par l'aménageur, ni des éléments utiles du règlement de la ZAC.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'articulation du projet avec la ZAC de l'Ermitage.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée pages 184 et suivantes 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 (tableau page 184).

L'analyse précise que des effets cumulés avec 8 des 12 projets recensés pourront être attendus sur les milieux naturels, le trafic, l'eau, les émissions atmosphériques, les nuisances sonores, etc.

L'analyse des effets cumulés avec les entreprises voisines en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de bruit sont insuffisamment traités dans l'étude d'impact et nécessitent d'être mieux pris en compte (cf paragraphe II.4.5 et suivants).

L'autorité environnementale recommande de mieux analyser les effets cumulés avec les entreprises voisines en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de bruit, et de les prendre en compte dans la définition du projet, afin d'aboutir à un impact négligeable sur l'environnement et la santé.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées page 47 de l'étude d'impact.

Le choix du projet est justifié par des critères d'exploitation, d'aménagement et de desserte :

- l'augmentation du besoin logistique sur le Douaisis ;
- la nécessité de répondre aux besoins d'implantation de ces activités logistiques ;
- la nécessité pour le développement de ce type d'activité d'un foncier important ;
- la proximité d'un réseau dense et diversifié d'infrastructures de transport et l'accès au site facilité par deux échangeurs.

Concernant le choix d'implantation, l'étude indique que la société Logidouai est propriétaire du terrain et que « dans ce cadre, elle n'envisage aucune solution de substitution ».

Cette justification technique et économique ignore l'ensemble des enjeux environnementaux du site d'implantation, tels que l'artificialisation des sols ou encore les milieux naturels. Un défrichement a été réalisé préalablement à la réalisation des inventaires induisant la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique pour les espèces floristiques et faunistiques potentiellement présentes.

En outre, aucune alternative permettant de réduire l'emprise foncière du projet, ou de recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu en termes de surface occupée et imperméabilisée, de 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'environnement³ 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'aménagement concerté sur un terrain de 5,76 hectares constituée d'espaces agricoles et d'une friche. Les surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries et stationnements) représentent 4,3 hectares et les surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassins) 1,46 hectare.

L'artificialisation des sols envisagée, qui représente environ 74,6 % du site, difficilement 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 écosystémiques⁴.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement, leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings, 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 ;*
- d'étudier les impacts résiduels de la consommation d'espaces sur les services écosystémiques ;*
- de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des*

³ Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit

⁴ 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).

mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que 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 deux km de ces sites.

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

Concernant l'intégration paysagère du projet, celle-ci est présentée page 73 de l'étude d'impact. Des photomontages correspondant à des vues depuis la rue Louis Blériot sont présentées pages 75-76. Le bâtiment sera aussi visible depuis la rue des Pavés de Corbehem.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse paysagère par un photomontage correspondant à une vue depuis le carrefour entre la rue de Corbehem et la rue Georges Lefevre.

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de 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 environ 6,7 km au nord-est du site.

On note la présence de deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 2,5 km, une de type I et une de type II. La ZNIEFF la plus proche, de type I n° 310013748 « bassins de Brebières et le bois du Grand Marais » se situe sur la commune d'Arras à environ 1,8 km.

Le terrain d'implantation est une parcelle constituée d'espaces agricoles et d'une friche, bordant un espace boisé.

Vue aérienne du site d'implantation (source : étude écologique page 12)



➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels

Les zonages naturels réglementaires et d'inventaire et les continuités écologiques sont présentés succinctement et cartographiés respectivement pages 80-83, 86-87 de l'étude d'impact.

Une étude écologique a été réalisée (en annexe 6⁵ du dossier) ; elle repose sur une analyse de données bibliographiques et la réalisation d'inventaires.

L'étude indique que la partie nord de la zone a été remaniée quelques jours avant les inventaires : les fourrés et les arbres ont été défrichés et/ou abbatu, le sol a été en partie décapé, des merlons ont été créés et des fourrés d'espèces invasives ont été défrichés et dispersés sur le site (page 45 de l'étude faune flore en annexe). La zone d'étude correspond donc à une zone remaniée au nord et à une monoculture intensive au sud.

Les inventaires n'ont donc pas permis de donner un aperçu correct de la biodiversité sur le site initial.

Par ailleurs, la fonctionnalité écologique du site d'implantation, et notamment l'existence de transits écologiques, n'a pas été étudiée ; or, compte-tenu de la présence d'un espace boisé bordant le terrain d'implantation, il convient d'analyser les interactions potentielles entre cet espace boisé et les habitats identifiés sur le secteur de projet.

Les habitats présents et les travaux effectués sur le site d'étude sont cartographiés page 56 de l'étude écologique. Les espèces observées et potentielles sont présentées pages 58-61. Quatre espèces exotiques envahissantes (l'Aster de Virginie, le Snéneçon du Cap, le Solidage du Canada et la Renouée du Japon) sont présentes sur le site d'étude, leur localisation est cartographiée page 57.

L'étude précise que les seuls milieux non impactés par les travaux sont la monoculture intensive et les friches herbacées la bordant.

⁵ cf. fichier « annexes partie 1 » pages 175-318

Enfin, l'étude précise que certains habitats, et principalement ceux détruits (friches herbacées piquetées, fourrés), étaient favorables aux différents groupes faunistiques et notamment à certaines espèces d'intérêt patrimonial de l'avifaune nicheuse ou des chiroptères ainsi qu'à une espèce protégée, le Hérisson d'Europe et à la présence potentielle d'une espèce protégée : la Gesse des bois.

L'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit porter sur le projet dans son ensemble, ce qui comprend également les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation (défrichage, démolition, construction, desserte, etc), et analyser l'impact global du projet sur l'environnement.

L'étude d'impact n'a donc pas été conduite de manière correcte puisque les travaux de remaniement ont été réalisés avant même la réalisation d'inventaires et leurs impacts n'ont donc pas été analysés.

L'évitement n'a pas été recherché et les travaux réalisés ont conduit à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique au regard des espèces faunistiques et floristiques protégées et/ou d'intérêt patrimonial potentiellement présentes (avifaune nicheuse, chiroptères, mammifères). La destruction d'espèces protégées est potentielle. Conformément à l'article L.411-1 du code de l'environnement, la destruction d'espèces protégées est interdite. À défaut d'évitement, l'article L.411-2 du même code prévoit des dérogations à cette interdiction, cependant l'étude d'impact ne fait pas mention de ces dérogations.

Dans ce contexte, l'autorité environnementale constate que le projet ne prend pas en compte l'environnement et qu'il est à l'origine d'incidences notables sur les milieux naturels et les espèces.

L'étude d'impact prévoit des mesures de réduction (page 93) :

- la réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction et d'élevage des jeunes de l'avifaune nicheuse, de mi-mars à mi-août ;
- des mesures limitant le risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes ;
- le respect d'une charte végétale : utilisation d'espèces indigènes à la région ;
- l'adaptation de l'éclairage, afin de réduire les effets négatifs de l'éclairage nocturne sur l'avifaune et l'entomofaune⁶ notamment ;
- la sécurisation des bassins afin d'éviter le risque de noyade de la faune.

Concernant la période de réalisation des travaux, celle-ci ne respecte pas la période de nidification des nicheurs précoces ; il convient que les travaux se terminent au plus tard fin février. Concernant la charte végétale, celle-ci ne mentionne pas les essences locales retenues.

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 ;*
- *de préciser les essences locales retenues pour composer les plantations.*

L'étude conclut à un impact résiduel faible et qu'aucune compensation n'est donc nécessaire. Cette conclusion n'est pas recevable compte-tenu de la destruction avérée d'habitats.

⁶ Entomofaune : désigne la totalité de la population d'insectes présents dans un milieu

De plus, l'étude d'impact ne fait pas mention de l'espace boisé bordant le secteur de projet. Le projet ne prévoit pas de zone tampon avec cet espace permettant d'assurer un non dérangement des espèces l'occupant.

L'autorité environnementale recommande :

- de réévaluer le niveau d'impact du projet sur les habitats et les espèces les occupant ;
- de prendre les mesures adaptées de compensation au regard des habitats détruits lors du défrichement réalisé en amont des travaux et de ceux qui seront induits par les travaux de terrassement futurs.

II.4.4 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On recense 5 sites Natura 2000⁷ dans un rayon de 20 km autour du projet. Le site le plus proche, FR3100507 « plaine alluviale de la Scarpe et pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe », est situé à 6,7 km au nord-est du secteur de projet.

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

Le réseau Natura 2000 est présenté page 35 de l'étude écologique et cartographié page 34. L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée page 80 et porte sur les 5 sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet.

Cette analyse porte sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifiées la désignation des sites et les interactions possibles entre les milieux naturels du site du projet et l'aire d'évaluation⁸ de chacune de ces espèces.

L'analyse conclut que le projet n'aura aucune incidence significative sur le réseau Natura 2000 compte-tenu de l'absence d'habitat et d'espèce ayant justifié la désignation des sites sur le site d'implantation du projet et de leur éloignement (entre 6,7 et 14,7 km).

Cependant, compte-tenu de l'insuffisance des inventaires réalisés après défrichement, les impacts du projet sur le réseau Natura 2000 sont susceptibles d'être sous-évalués.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 en prenant en compte les potentialités des habitats détruits et en mettant en œuvre, le

7 5 sites Natura 2000 sont recensés dans un rayon de 20km :

- 3 zones spéciales de conservation : les sites Natura 2000 FR3100504, FR3100506 et FR3100507, le bois de Flines-les-Raches et le système alluvial du courant des Vanneaux, les forêts de Raismes, Saint-Amand, Wallers et Marchiennes et la plaine alluviale de la Scarpe et les pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe (site le plus proche situé à 6,7 km au nord-est du site) ;
- 2 zones de protection spéciale : les sites FR3112002 et FR3112005, respectivement les Cinq Tailles et la vallée de la Scarpe et de l'Escaut.

8 Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

cas échéant, des mesures de compensation.

II.4.5 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'entrepôt est destiné essentiellement au stockage de produits combustibles induisant un risque d'incendie susceptible de générer des fumées. La composition des produits stockés n'est pas décrite avec précision.

Le site de projet est situé à 120 mètres des premières habitations et est à proximité d'entreprises et d'entrepôts, dont certains en projet. Deux sites Seveso sont situés dans un rayon de 10 km.

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

L'étude de danger synthétise les dangers et risques identifiés sur le site page 236 du document DDAE (annexes partie 1).

Le principal risque identifié et étudié est l'incendie de produits combustibles stockés avec des effets thermiques et des effets liés aux fumées qui se dégagent.

Concernant le risque incendie lié à l'installation susceptible d'avoir des effets sur l'extérieur de l'établissement, 2 événements sont identifiés et retenus : l'incendie des cellules 1 à 5 (scénarios AM1⁹ à AM5¹⁰) et leur propagation aux cellules adjacentes (AM6 à AM8¹¹).

Les résultats obtenus sont synthétisés page 263 du document DDAE.

Des effets thermiques sortent du site et touchent l'entreprise voisine Best pour les scénarios AM1 et AM6 notamment (page 263 du DDAE), avec des effets irréversibles et des effets létaux, ainsi que la forêt voisine.

Aucune mesure de nature à réduire ces effets et les limiter à l'intérieur du périmètre de l'installation n'est développée. Le dossier indique qu'il faudra interdire les nouvelles constructions dans les zones d'effets létaux de la société voisine Best à l'extérieur du site. Le dossier ne précise pas les conditions et les modalités d'institution de ces servitudes.

Aucun scénario alternatif n'est étudié pour éviter ces effets hors du site. La réduction des potentiels de dangers n'est pas analysée pour limiter et réduire les effets létaux et irréversibles constatés à l'extérieur du site (réduction des quantités stockées, compartimentage, augmentation de la distance d'éloignement de l'installation des limites de propriété...). Il est nécessaire également d'intégrer le changement climatique dans le risque de propagation de feux de forêt.

L'autorité environnementale recommande de reprendre le projet pour éviter, en cas d'incendie, tout

9 AM : accident majeur

10 AM1 à AM5 : incendie de la cellule 1, 2, 3, 4 et 5

11 AM6 : incendie des cellules 1-2-3, AM7 : incendie des cellules 2-3-4, AM8 : incendie des cellules 3-4-5

effet thermique notamment les effets létaux et irréversibles en dehors du site de projet. Des solutions de réduction des potentiels de dangers doivent être examinées et analysées (réduction des quantités stockées, compartimentage, augmentation de la distance d'éloignement de l'installation des limites de propriété...).

Concernant les effets toxiques et la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie, ils sont analysés dans le rapport de modélisation, page 38 (annexes partie 2 - annexe 15). Ces éléments d'information ne sont pas reportés dans l'étude de dangers du document DDAE.

L'étude a été réalisée sur une hypothèse de stockage d'un mélange de différentes matières dans la plus grande cellule. Une hypothèse majorante prenant en compte un stockage des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumées n'est pas étudiée.

Sur la base de l'hypothèse étudiée, au vu des résultats de la modélisation, quelles que soient les conditions météorologiques :

- les effets toxiques irréversibles, les effets létaux et les effets létaux significatifs liés à la dispersion des fumées d'incendie ne sont pas atteints à hauteur d'homme (1,80 mètre) et en hauteur (de 5 à 20 mètres) ;
- aucune perte de visibilité ne sera observée au sol, à hauteur d'homme en cas d'incendie sur le site.

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 :

- *de l'analyse des effets toxiques et de la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie, présentée en annexe dans le rapport de modélisation ;*
- *par une justification de l'hypothèse prise dans le mélange de produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ;*
- *par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.*

Si les effets domino de propagation de l'incendie au sein du projet et en limite de site sont étudiés, le scénario de deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'aménagement, ou les effets de l'incendie de bâtiments voisins sur ce nouvel entrepôt, n'ont pas été étudiés dans le cadre des effets cumulés.

Le dossier n'indique pas si l'implantation de l'entrepôt est faite en dehors des zones de dangers des bâtiments voisins et notamment de l'entreprise Betz.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- *par l'étude des effets cumulés en prenant en compte les risques d'incendies des bâtiments voisins ;*
- *par un scénario avec deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'aménagement.*

Concernant les risques extérieurs, les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation voisines sont recensées dans un rayon de 2 km (page 224 du document DDAE). L'étude de dangers conclut que les dangers associés à ces installations sont négligeables compte-tenu des distances les séparant du site.

Cependant, il aurait été pertinent de justifier du fait que les dangers associés à ces installations sont négligeables non au regard de leur distance au secteur de projet mais compte-tenu que celui-ci se situe en dehors des zones d'effets de ces installations ou du périmètre du plan de prévention des risques technologiques lorsque l'établissement est concerné.

De plus, l'étude ne prend pas en compte l'ensemble des installations voisines du secteur de projet. En effet, les installations soumises à déclaration ou à enregistrement ne sont pas mentionnées, et notamment les entrepôts logistiques C2 et C3 de la société Goodman situés à proximité du secteur de projet. Le bâtiment de la société BEST, voisin du secteur de projet, n'est pas non plus pris en compte.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques engendrés par les installations voisines du secteur de projet :

- *d'un recensement des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou enregistrement et des installations autres que les installations classées ;*
- *d'une analyse de la situation du secteur de projet au regard des zones d'enjeux des installations classées ou du périmètre du plan de prévention des risques technologiques ;*
- *d'une analyse des activités et du danger potentiel des installations autres que les installations classées.*

II.4.6 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'étude d'impact indique (page 157) que les premières habitations sont situées à environ 120 mètres au sud-est du secteur de projet, à Brebières.

Les principales sources de nuisances sonores générées par la plateforme seront :

- le trafic de véhicules légers et de 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 à la sécurité des locaux techniques.

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

Une étude acoustique a été réalisée (annexes partie 2, annexe 9-rapport des mesures acoustiques page 18 et annexe 10-rapport de modélisation acoustique).

Elle s'appuie sur :

- une campagne de mesures de caractérisation de l'état sonore initial effectuée le 15

novembre 2019, en période de jour et de nuit afin de caractériser les niveaux sonores existant 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.

Concernant la campagne de mesures, ces dernières ont été réalisées en 5 points d'écoute (3 auprès des habitations les plus proches du projet et 2 en future limite de propriété) choisis en tenant compte de la limite de propriété future du site et du voisinage habité le plus proche. Leur localisation est cartographiée page 161 de l'étude d'impact acoustique. Les résultats de l'analyse sont présentés page 160.

L'étude d'impact indique que des effets cumulés avec 4 des 12 projets situés à proximité du site pourront être attendus en termes de nuisances sonores (tableau page 188). Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués, l'étude acoustique ne prend pas en compte les nuisances engendrées par ces projets et aucune mesure de réduction n'est proposée.

L'étude conclut à l'absence de dépassement des niveaux sonores 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. Les résultats de la modélisation acoustique sont cartographiés page 17.

L'étude d'impact indique, page 165, que les émissions sonores du site feront l'objet d'un contrôle dans les 3 mois qui suivent la mise en service de l'entrepôt, puis régulièrement au cours de l'exploitation. Cependant, elle ne fait pas mention de l'engagement du porteur de projet à la mise en place de mesures de réduction en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques.

L'autorité environnementale recommande :

- compléter l'étude acoustique d'une analyse des impacts cumulés avec les projets situés à proximité du secteur de projet ;
- de compléter l'étude d'impact de l'engagement du porteur de projet à mettre en place des mesures de réduction en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques.

II.4.7 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

Mobilité et trafic routier

Le rapport, page 65, présente la desserte du site d'implantation du projet :

- la rue Louis Blériot qui dessert le site ;
- les routes départementales 650 et 621 permettant de rejoindre notamment l'autoroute A1, située à 5 km à l'ouest ;
- une desserte en transports en commun : la ligne la plus proche relie Douai à Brebières et passe à 1,49 km au nord-est du site ;
- une voie ferrée, située à 307 mètres au sud de la zone d'activités de l'Ermitage, la ligne TER Paris Nord-Lille. La gare la plus proche est celle de Corbehem située à 320 mètres au sud-est du site ;
- la présence de l'aérodrome de Vitry-en-Artois à environ 3 km au sud-ouest.

Cependant, le rapport ne fait pas mention de la présence de voies dédiées aux déplacements doux.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'une analyse de la desserte du site par les voies dédiées aux déplacements doux.

Les impacts sur le trafic routier engendré par l'installation de la plateforme logistique sont étudiés page 169 de l'étude d'impact.

L'entrepôt sera susceptible de fonctionner 24 h/24 et 7 jours/7. L'exploitation du site générera un trafic notamment lié aux réceptions et expéditions et aux déplacements des employés et des visiteurs.

L'étude estime :

- le nombre de véhicules transitant en moyenne sur l'installation, par jour, à 75 poids-lourds et environ 50 véhicules légers pour le personnel et les visiteurs ;
- la répartition du trafic généré par le site sur les axes routiers (tableau page 171 de l'étude d'impact).

Il est estimé une augmentation de +0,7 % sur la route départementale 650, +0,5 % sur la route départementale 621 et +0,2 % sur l'autoroute A1. Concernant le trafic poids-lourds, celui-ci est estimé à +4,9 % sur la route départementale 650, +3,6 % sur la route départementale 621 et +0,6 % sur l'autoroute A1.

L'étude conclut que « les flux générés par l'activité sont négligeables et semblent compatibles avec la charge actuelle du réseau routier ».

L'étude d'impact indique que des effets cumulés avec 8 des 12 projets situés à proximité du site pourront être attendus en termes de trafic (tableau page 188 de l'étude d'impact). L'étude précise que le projet sera à l'origine d'une augmentation du trafic mais que celle-ci est négligeable et indique que « la création d'un échangeur entre la RD621 et la RD650 permettra de fluidifier le trafic au niveau de la ZAC de l'Ermitage ».

Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués. Il convient d'estimer l'augmentation du trafic engendré par le cumul des projets, notamment au regard de la présence d'autres projets logistiques et de leurs effets sur le trafic routier. En outre, il convient de noter que le projet s'inscrit dans un secteur où la circulation est dense avec une part de poids lourds importante : 9 % sur la route départementale 650, 8,93 % sur la route départementale 621 et 19 % sur l'autoroute A1 selon les données de l'année 2016 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France relatives au recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les autres projets situés à proximité sur le trafic sur les principales voies proches et de prendre en compte dans l'évaluation des impacts sur le trafic, la saturation de certains axes routiers.

Il convient de mener une réflexion notamment sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier afin de réduire le trafic engendré.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une réflexion sur le développement des modes alternatifs au transport routier, que ce soit pour les véhicules légers ou les poids-lourds et, notamment pour ces derniers, d'étudier des solutions favorisant l'utilisation du transport de marchandises par voie fluviale et ferroviaire présents à proximité du site.

Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère du Nord Pas-de-Calais.

L'étude d'impact présente, page 139, les données de la station de mesure de Douai, située à 3,75 km au nord-est du site d'implantation.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont analysées page 141 de l'étude d'impact.

L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation seront principalement constituées des gaz de combustion liés :

- au système de chaufferie ;
- au trafic routier généré par l'activité, poids-lourds pour la livraison et l'expédition des produits stockés et véhicules légers du personnel et des visiteurs.

Concernant les rejets de polluants liés au trafic routier, l'étude indique que les émissions de gaz d'échappement seront diffuses et négligeables en termes de flux, sans démonstration ni estimation des quantités de polluants émis dans le cadre du trafic généré par l'entrepôt. Aucune estimation n'est faite pour les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le projet et dont fait partie le trafic routier lié à l'entrepôt.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'estimer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générés par le projet, dont le transport routier de marchandises ;*
- *de définir les mesures permettant d'aboutir à un impact négligeable du projet, dans un objectif national et régional de diminution de ces émissions.*

Concernant les mesures de réduction des émissions atmosphériques, l'étude d'impact prévoit, page 149 de l'étude d'impact, l'arrêt systématique des moteurs des véhicules à l'arrêt, une vitesse limitée à 20 km/h sur le site, l'incitation des employés à utiliser des modes de transport respectueux de l'environnement (covoiturage, transports en commun, vélo...).

L'analyse précise que des effets cumulés avec l'un des 12 projets recensés pourront être attendus en termes de qualité de l'air (tableau page 188 de l'étude d'impact).

Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués. Il convient d'estimer le cumul des émissions

de polluants atmosphériques engendrés par le cumul des projets.

L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les projets situés à proximité du site sur les émissions de polluants atmosphériques.

Aucune analyse de la possibilité d'installation de panneaux photovoltaïques en toiture n'est présentée alors qu'il s'agit d'une solution permettant de compenser les émissions directes et indirectes du projet.

L'autorité environnementale recommande d'analyser la possibilité d'installation de panneaux photovoltaïques en toiture