



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'un entrepôt frigorifique
de la société Kloosterboer Arras
sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult
et Saint-Laurent-Blangy (62)**

n°MRAe 2020-4320

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie le 29 janvier 2020 pour avis sur le projet d'entrepôt frigorifique de la société Kloosterboer Arras, sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy, dans le département du Pas-de-Calais.

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 pour avis à la MRAe.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 4 février 2020 :

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

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 25 février 2020, M. Philippe Gratadour, 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.

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 Kloosterboer Arras, consiste à créer un entrepôt frigorifique dans la zone d'activités existante Actiparc-Magnaparc, sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy, dans le département du Pas-de-Calais. L'activité consiste essentiellement à stocker et distribuer des denrées alimentaires réfrigérées et comprend également le stockage d'emballages.

Le projet a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale prise après examen au cas par cas du fait de l'importance de l'artificialisation des sols et des impacts environnementaux du trafic induits par le projet. Depuis cette décision, le projet a évolué : l'entrepôt initialement d'une surface de plancher de 2,93 hectares sur une emprise de 9,6 hectares a été réduit à une surface de plancher de 1,94 hectare sur une emprise de 7,6 hectares.

Des études faune-flore et de caractérisation des zones humides ont été réalisées. Seuls des enjeux pour la faune sont identifiés. Des mesures sont proposées pour réduire l'impact sur les espèces concernées.

Le trafic induit par le projet est estimé à 51 camions et 53 voitures particulières par jour, avec des « pics » d'activité jusqu'à 100 camions par jour. Cependant, l'étude rappelle que 75% des déplacements de camions existent déjà. L'autorité environnementale recommande de détailler l'estimation du trafic de camions, en précisant les données sur le trafic existant.

Des mesures de réduction du trafic et de ses émissions de polluants et gaz à effet de serre sont proposées. Toutefois, il aurait été utile de développer les conditions techniques d'utilisation du transport multimodal. De plus, le dossier est à compléter sur la prise en compte du plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais concernant les mesures favorables au maintien de la qualité de l'air mises en place au quotidien par l'entreprise (plan de déplacement, co-voiturage, flotte de véhicules moins polluant, recours au transport en commun).

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

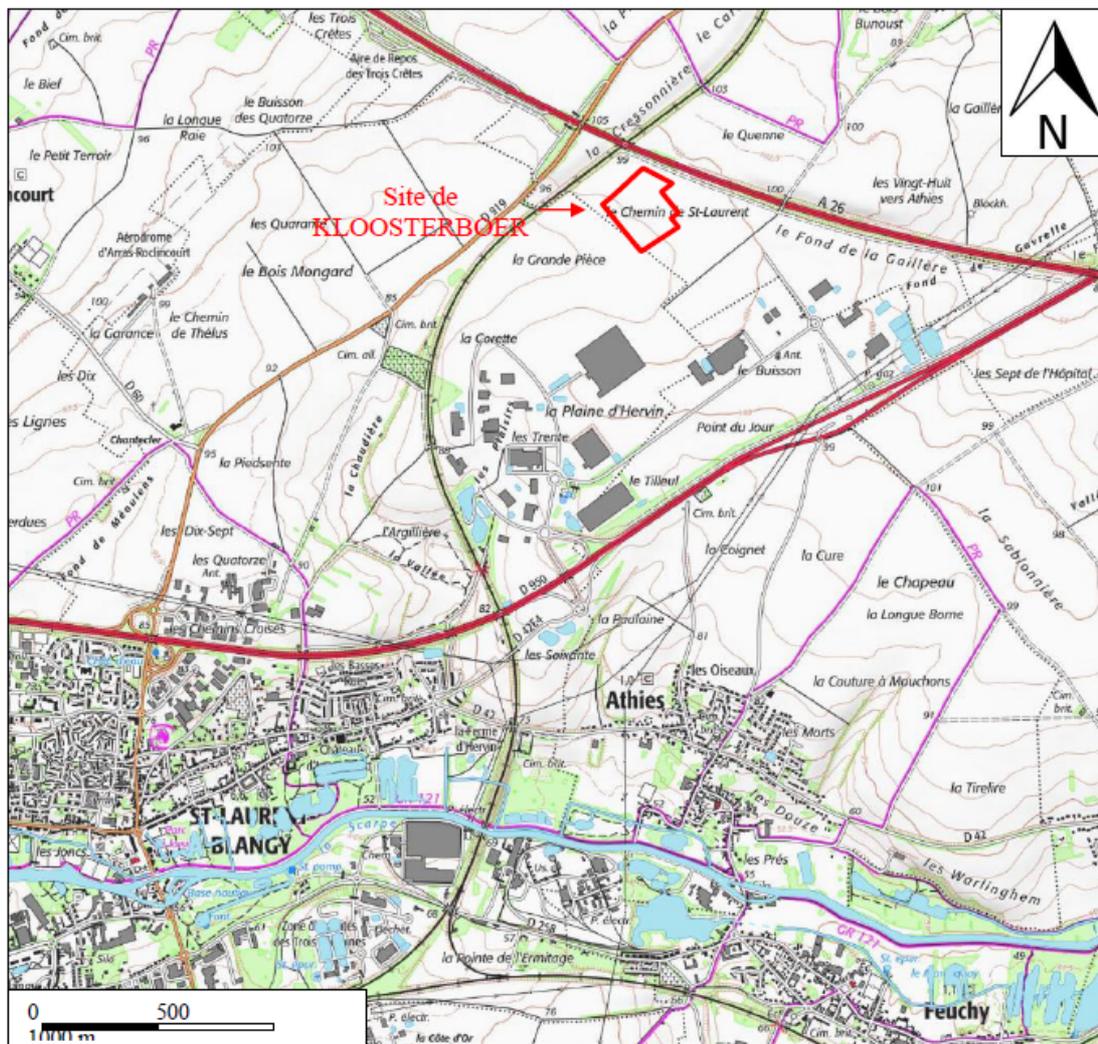
I. Le projet d'entrepôt frigorifique sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy

Le projet, porté par la société Kloosterboer Arras, consiste à créer un entrepôt frigorifique dans la zone d'activités existante Actiparc-Magnaparc, sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy, dans le département du Pas-de-Calais.

La zone d'activités Actiparc-Magnaparc, d'une emprise de 280 hectares (note de présentation page 3), comptait 31 entreprises au 1er septembre 2018 (dont 16 dans le transport logistique).

Le site d'implantation est bordé par l'autoroute A26 et la voie ferrée Arras-Lens.

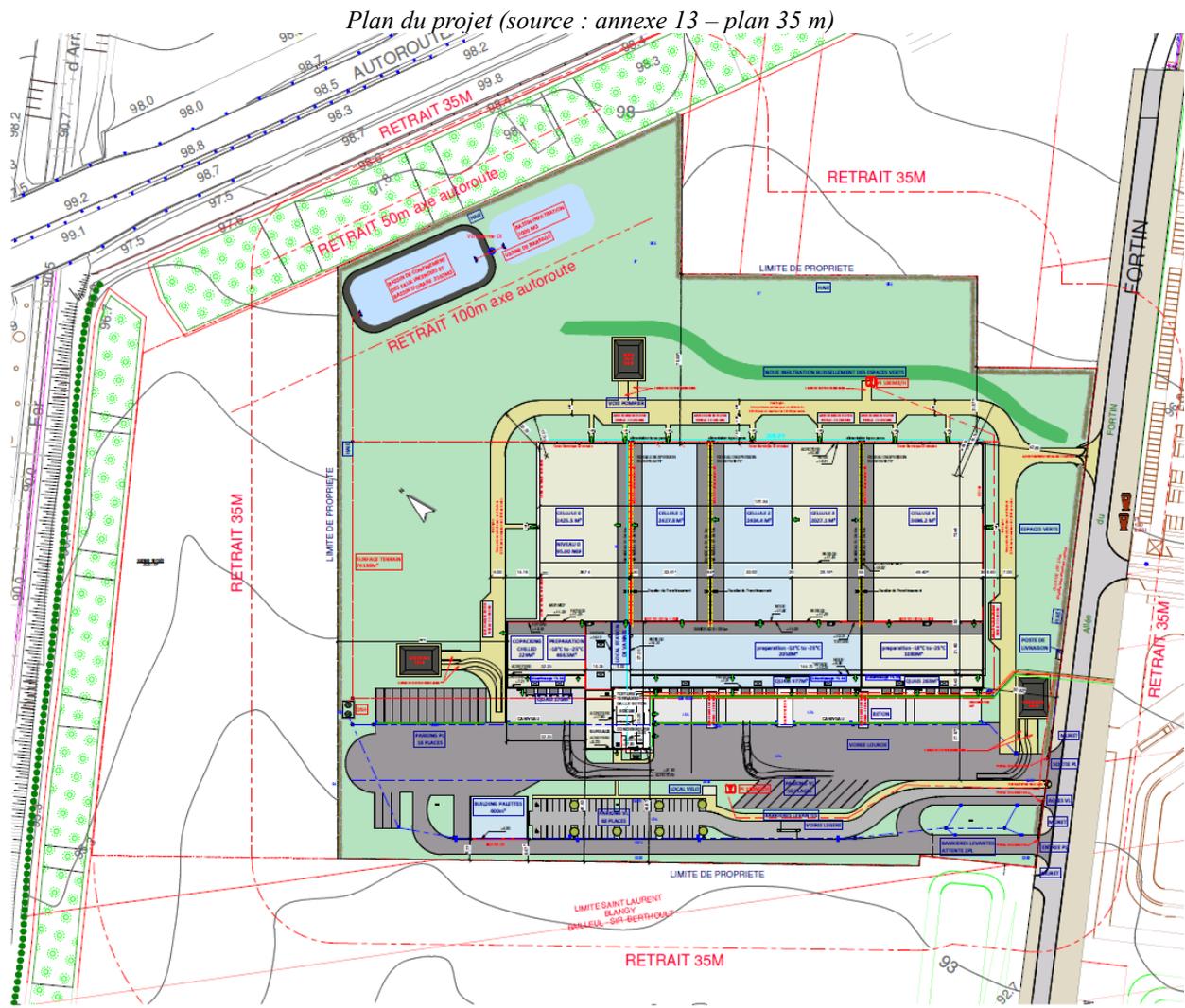
Localisation du projet en rouge (source : résumé non technique page 6)



Le projet, sur une emprise de 7,6 hectares, comprend (pages 3 et suivantes du résumé non technique et page 6 du dossier de demande d'autorisation volume 2) :

- un entrepôt d'une hauteur de 18,82 mètres, comprenant 5 cellules de stockage, des zones de préparations et de congélation, des quais, des locaux techniques, des bureaux d'une surface au sol de 1,94 hectares;
- deux parkings poids-lourds, un parking pour les véhicules légers et des voiries (hors voirie pompiers), d'une surface totale de 1,4 hectare ;
- des espaces verts sur 4,26 hectares.

L'activité consiste essentiellement à stocker et distribuer des denrées alimentaires réfrigérées. Elle comprend également le stockage d'emballages (inflammables).



L'entreprise sera ouverte 335 jours par an (activité réduite le samedi et dimanche) avec des horaires différenciés selon le domaine d'activité. Le trafic induit est estimé à 51 camions et 53 voitures particulières par jour (résumé non technique page 19).

Le projet est soumis à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement pour la rubrique 4735a), la quantité d'ammoniac présente dans l'installation de réfrigération étant supérieure à 1,5 tonne (2,237 tonnes). La procédure a été soumise à évaluation environnementale par décision¹ de l'autorité environnementale du 6 août 2019, prise après examen au cas par cas, aux motifs suivants :

- les impacts de l'artificialisation des sols induite par le projet sur les milieux, le stockage de carbone, le climat et la gestion des eaux doivent être étudiés ;
- le trafic induit par le projet variera de 45 poids lourd par jour le week-end à 230 poids lourds lors des pics d'activités et les effets du cumul d'impact avec le trafic existant doivent être étudiés, en lien avec la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Depuis cette décision, le projet a évolué : initialement d'une surface de plancher de 2,93 hectares sur une emprise de 9,6 hectares sur la commune de Bailleul-Sir-Berthoult, il a été réduit à une surface de plancher de 1,94 hectare sur une emprise de 7,6 hectares, sur les communes de Bailleul-Sir-Berthoult et Saint-Laurent-Blangy.

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, aux milieux naturels et à la biodiversité, à l'eau, 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 ; il est illustré de façon satisfaisante.

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

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

S'agissant des documents d'urbanisme, le projet est situé en zone d'urbanisation future destinée aux activités économiques 1AUB du plan local d'urbanisme de Bailleul-Sir-Berthoult et en zone urbaine destinée aux activités économiques UEc du plan local d'urbanisme de Saint-Laurent-Blangy applicable à la zone d'activités Actiparc (page 15 de l'étude d'impact - dossier de demande d'autorisation – volume 3). Ces deux documents d'urbanisme permettent cette activité.

Il est concerné par la servitude d'utilité publique de l'aérodrome de Roclincourt qui impose des altitudes à respecter.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021

¹ Décision MRAE n°2019-3682 du 6 août 2019

du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Scarpe amont (en cours d'élaboration) est analysée pages 43 et 44 de l'étude d'impact. La compatibilité est démontrée au travers des modalités de la gestion des eaux et du fait de 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'est pas 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 les autres projets connus sont présentés de façon très succincte en page 99 de l'étude d'impact. Il est indiqué qu'aucun projet ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale ou d'une enquête publique n'est recensé. Il est cependant précisé que le futur entrepôt Kloosterboer est susceptible de générer des impacts pouvant se cumuler avec ceux des autres sites de la zone d'activités Actiparc-Magnaparc.

Pourtant aucune analyse des impacts cumulés, notamment sur la consommation d'espace, le trafic routier et les incidences sur la qualité de l'air, n'est présentée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés du projet avec ceux des sites implantés sur la zone d'activités Actiparc-Magnaparc, en détaillant notamment les effets cumulés sur la consommation d'espace, le trafic routier et la qualité de l'air.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La note de présentation non technique (pages 8 et 9) justifie l'implantation du projet notamment :

- par sa localisation à proximité de son principal client (à 8 km) et la possibilité de stocker les matières premières et le packaging sur le même site et de réutiliser les camions ;
- par la présence d'infrastructures non saturées et proches de la plateforme multimodale de Dourges (à 26 km) ;
- par la taille suffisante de l'emprise foncière.

L'étude ne présente pas les différents scénarios étudiés. Pourtant, le projet semble avoir évolué depuis le dépôt de la demande d'examen au cas par cas (localisation différente, emprise réduite, etc). Les variantes étudiées auraient dû être présentées.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en présentant les solutions alternatives étudiées au projet retenu.

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

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implante au sein d'un parc d'activités, sur un terrain d'une superficie de 7,6 hectares

occupés par des terres agricoles. Les surfaces libres aménagées en espaces verts représenteront 4,26 hectares environ, soit 56 % de l'unité foncière. Environ 3,34 hectares seront imperméabilisés.

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 écosystémiques². Plus particulièrement, les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone. L'imperméabilisation d'une surface agricole entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

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, la mutualisation de parkings, mériteraient d'être envisagées et présentées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement conduisant à une moindre imperméabilisation des sols et/ou permettant de réduire ses impacts.

II.4.2 Milieux naturels et Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante dans une zone d'activités, sur des parcelles agricoles cultivées (annexe 20 page 12).

Le site Natura 2000 le plus proche, la zone spéciale de conservation FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de Scarpe » est à environ 20 km.

Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) les plus proches sont la ZNIEFF de type 2 n°310033175 « vallée de la Scarpe entre Arras et Vitry » à environ 2 km au sud et la ZNIEFF type 1 n°310013754 « forêt domaniale de Vimy, coteau boisé de Farbus et bois de l'Abîme » à environ 2 km au nord.

Une zone à dominante humide est présente à environ 2 km.

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

Sur les zones humides

Le site du projet a fait l'objet d'investigations sur les critères pédologiques (8 sondages) et floristiques. Il est conclu à l'absence de zone humide. (cf. étude zones humides en annexe 19 du dossier).

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

²Les 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).

Sur la biodiversité

Une étude faune-flore a été réalisée avec 7 sorties en mars, avril, mai, juin et juillet 2019 (annexe 20 page 7).

Les habitats naturels observés sont des terres cultivées et des espaces de type prairie en bordure de route (bande enherbée). Aucune espèce végétale protégée, patrimoniale ou exotique envahissante n'a été relevée sur le site. L'étude d'impact (page 58) indique que les espaces non strictement nécessaires au projet seront laissés libres et végétalisés.

Concernant l'avifaune, 26 espèces d'oiseaux, dont 3 nicheuses certaines (Alouette des champs, Perdrix grise, Pipit farlouse) et 6 probables (dont des rapaces et le Petit Gravelot : carte page 20 de l'annexe 20) ont été observées. Des espèces d'insectes ont également été recensées, dont deux espèces d'odonates (Orthétrum rédiculé et Sympétrum à nervures rouges), cinq espèces de papillons et deux espèces d'orthoptères.

L'étude d'impact (pages 58 et 59) propose de réaliser les travaux en dehors de la période de nidification des oiseaux de mi-mars à fin juillet et de reconstituer des habitats naturels favorables aux espèces observées (haies bocagères, prairies avec une gestion différenciée, aménagement d'un bassin d'infiltration). L'étude rappelle les mesures de conservation des habitats naturels sur la zone d'activités et conclut qu'avec ces mesures, aucun impact n'est attendu, ce qui est acceptable.

L'étude d'évaluation des incidences (page 24 de l'étude d'impact – volume 3 du dossier) conclut à l'absence d'incidence sur le site Natura 2000, au vu de l'éloignement des sites et de la nature de l'activité. Cette conclusion est acceptable.

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

II.4.3 Ressource en eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La surface imperméabilisée par le projet représente environ 44 % de la surface du terrain, soit 3,34 hectares ce qui représente un enjeu en termes de gestion des eaux pluviales.

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

La consommation d'eau sur le site (principalement pour les bureaux et les locaux sociaux - usages sanitaires - et l'alimentation des condenseurs adiabatiques de l'installation de production de froid industriel), est estimée à 2 000 m³ par an (étude d'impact volume 3, pages 60 et suivantes), ce qui est faible. Les eaux usées (y compris les eaux de dégivrage) seront rejetées vers la station d'épuration de Bailleul-Sire-Berthoult, d'une capacité de 2 000 équivalents habitants³.

Toutes les eaux pluviales seront infiltrées sur le site dans un bassin d'infiltration dimensionné pour

³ Équivalent-Habitant : Unité de mesure permettant d'évaluer la capacité d'une station d'épuration. Cette unité de mesure se base sur la quantité de pollution émise par personne et par jour

une pluie décennale, couplé à un bassin de rétention et de confinement des eaux d'extinction d'incendie. Les eaux pluviales de ruissellement de voiries et parkings seront traitées dans un débourbeur-déhuileur avant rejet dans le bassin d'infiltration.

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

II.4.4 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. La communauté urbaine d'Arras a adopté un plan climat-énergie territorial en 2017 et arrêté un plan de déplacements urbains le 20 décembre 2018.

La réalisation d'une plateforme logistique génère du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre. La zone d'activités est desservie par la route départementale 950 à 2 fois 2 voies et bordée au nord par l'autoroute A26.

Le trafic actuel de la route départementale 950 est de 30 240 véhicules en moyenne journalière annuelle (source : recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France - DREAL). La part des camions représente 11,29%. Sur l'autoroute A26, le trafic est compris entre 16 202 (au nord) et 17 839 véhicules (au sud). La part des camions sur ce secteur de l'autoroute est comprise entre 20,3% (au nord) et 20% (au sud). Il est à noter que la route départementale 950 permet de rejoindre l'autoroute A1 qui supporte un trafic compris entre 39 901 véhicules au sud et 70 803 véhicules au nord. La part des camions sur ce secteur de l'autoroute A1 représente 16,4% au sud et 18,9% au nord.

La zone d'activités est desservie par deux navettes du réseau de bus urbains Artis. Il s'agit de la ligne de transport à la demande « Actiparc » qui relie la zone d'activités à la gare urbaine d'Arras. Il est dénombré un bus toutes les heures de 6h30 à 19h. Une réservation préalable est nécessaire sauf pour cinq bus (trois le matin et deux le soir).

Une autre navette, la navette « Actibus », est disponible sur réservation. Depuis tous les arrêts de bus Artis des lignes 1 à 10, la navette Actibus permet de rejoindre Actiparc et le pôle d'activités Artoipole (sur les communes de Feuchy, Wancourt et Monchy-le-Preux). Les horaires de ces navettes sont adaptés aux horaires postés des futurs salariés.

Pour favoriser les modes actifs, la zone d'activités Actiparc dispose en interne d'aménagements cyclables (bandes cyclables) sur certaines voies, mais pas celle qui dessert le site et de plus, Actiparc n'est pas relié par des pistes cyclables aux secteurs d'habitat environnants.

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

Selon l'étude d'impact (volume 3, page 85), le projet devrait générer la circulation de 51 camions

(18 le week-end) et 53 voitures particulières par jour. Il est précisé que des « pics » d'activité pourraient générer jusqu'à 100 camions par jour (capacité technique du site).

Le dossier (étude d'impact, volume 3 page 76) mentionne que 75 % des déplacements de camions (soient 38 camions) existent déjà. Dès lors, le projet ne générerait que 13 camions supplémentaires par jour en semaine et 25 lors des pics. Il indique en outre que le trajet sera réduit vers le principal client (passage de 116 km à 8 km).

Cependant, pour l'estimation du trafic de camions, les paramètres utilisés ne sont pas précisés. Dans ces conditions, il est difficile de confirmer ou d'infirmer ces chiffres. De plus, il aurait été utile de connaître les origines et destinations du trafic existant de camions. Des cartes de répartition des flux avec les axes empruntés et de répartition du trafic de camions projeté avec l'opération seraient souhaitables.

L'autorité environnementale recommande de détailler l'estimation du trafic de camions, en précisant les données sur le trafic existant (origines et destinations).

Au regard du niveau de flux actuel, l'étude d'impact estime que le projet aura un impact faible. En effet, en considérant que les flux générés utilisent sans distinction les axes concernés, l'augmentation du trafic serait de:

- + 0,34% sur la route départementale 950 (trafic total véhicules légers et poids lourds) ;
- + 0,64 % au nord de l'autoroute A26 et + 0,58% au sud de l'autoroute A26.
- + 0,26% au sud de l'autoroute A1 et +0,15% au nord de l'autoroute A1.

Des mesures de réduction du trafic et de ses émissions de polluants et gaz à effet de serre sont proposées (étude d'impact volume 3 page 87) : réduction de la vitesse sur le site, optimisation du volume de marchandises stockées dans les véhicules, optimisation des trajets selon l'origine et la destination (mutualisation des flux). L'utilisation de transport multimodal est évoqué, mais sans précisions.

Ces mesures sont de nature à réduire les besoins en déplacements. Toutefois, il aurait été utile de développer dans le dossier les conditions techniques d'utilisation du transport multimodal, via le site de Douurge notamment, et son impact sur la réduction des camions sur le trafic routier. 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 développer les mesures concernant la réduction du trafic routier par le transport multimodal.

Selon le plan de déplacements urbains d'Arras approuvé en 2019, la zone d'activités Actiparc expérimente un plan de déplacement inter-entreprises. Cette expérimentation n'est pas mentionnée dans le dossier.

Sur le volet du stationnement, il n'est pas précisé ce qui est mis en place pour les véhicules électriques (bornes de recharge électrique).

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact :

- *d'un volet sur l'accessibilité en transport en commun ou par des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture ;*
- *de précisions sur les équipements des parkings en bornes de recharge électrique.*

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'ATMO⁴Hauts-de-France. Le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant la synthèse des mesures réalisées à Arras en 2017, sans précisions sur les données des paramètres mesurés.

L'augmentation de trafic engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (étude d'impact volume 3 pages 86 et suivantes). Ces émissions sont présentées et analysées (pages 107 et suivantes du volume 3). Elles sont quantifiées sommairement sans précision sur la méthodologie (page 107). 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 d'émissions 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.

Le dossier ne précise pas les mesures favorables au maintien de la qualité de l'air mises en place au quotidien par l'entreprise, telles que l'élaboration d'un plan de déplacement, la mise en place du co-voiturage, le développement d'une flotte de véhicules moins polluant, les incitations au recours au transport en commun. Ces mesures seraient pas 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 polluant, incitations au recours au transport en commun...).

Concernant les consommations d'énergie, l'étude d'impact (volume 3 page 86) indique que la solution d'utilisation de l'ammoniac pour la réfrigération permet de réduire la consommation d'énergie. Elle précise que la chaleur fatale produite par le système de réfrigération sera récupérée pour chauffer les bureaux. Les espaces non utilisés ne seront pas éclairés (page 88).

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

4ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air