



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet des sociétés Simastock
et Les Flamboyants
de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique
sur la commune de Billy-Berclau (62)
Actualisation de l'avis n°2020_4750 du 8 septembre 2020**

n°MRAe 2020_4881

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 3 novembre 2020 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le dossier de création d'un entrepôt logistique de la société Les Flamboyants, qui sera exploité par la société Simastock, à Billy-Berclau, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Hélène Foucher, M. Philippe Ducrocq.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 4 septembre 2020, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par 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 1^{er} octobre 2020 :

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

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Conformément à l'article 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 Les Flamboyants a déposé une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis de construire pour la construction d'un entrepôt logistique de 30 000 m² environ sur un terrain d'environ 11,22 hectares, sur la commune de Billy-Berclau, dans le département du Pas-de-Calais. Cet entrepôt sera exploité par la société Simastock.

Ce projet a été soumis à étude d'impact, après examen au cas par cas, en raison de l'ampleur de l'artificialisation des sols projetée et de la sensibilité liée à sa localisation à proximité de zones à dominante humide, en zone d'aléa fort de remontée de nappe, à la présence d'un site Seveso seuil bas sur la parcelle mitoyenne et aux impacts du trafic induit sur le bruit et la pollution de l'air.

Le dossier de permis de construire a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 8 septembre 2020¹. Comme il ne comprenait pas l'étude de dangers, le présent avis actualise l'avis du 8 septembre 2020.

Concernant la ressource en eau, une étude de délimitation de zone humide est fournie, qui montre l'absence de zone humide sur le site du projet.

Le projet est dans l'aire d'alimentation du captage de Salomé. Or, le projet entraînera l'imperméabilisation de 7,2 hectares. L'autorité environnementale relève que le projet ne favorise pas l'infiltration des eaux pluviales et réduira ainsi la réalimentation de la nappe d'eau souterraine. La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2016-2021 du bassin Artois-Picardie reste donc à démontrer, ainsi qu'avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle, qui n'a pas été analysé.

Le projet générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers important avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

L'étude d'impact devra être complétée par une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, ainsi que par l'analyse de la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et l'étude du potentiel en énergies renouvelables du site. Un engagement formel doit être produit sur l'installation de panneaux solaires sur les ombrières en parking, évoquée par l'étude d'impact. Enfin, des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique devraient être prévues.

Concernant les risques technologiques, l'étude de dangers devra être complétée par une analyse de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé sur l'environnement et la santé.

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.

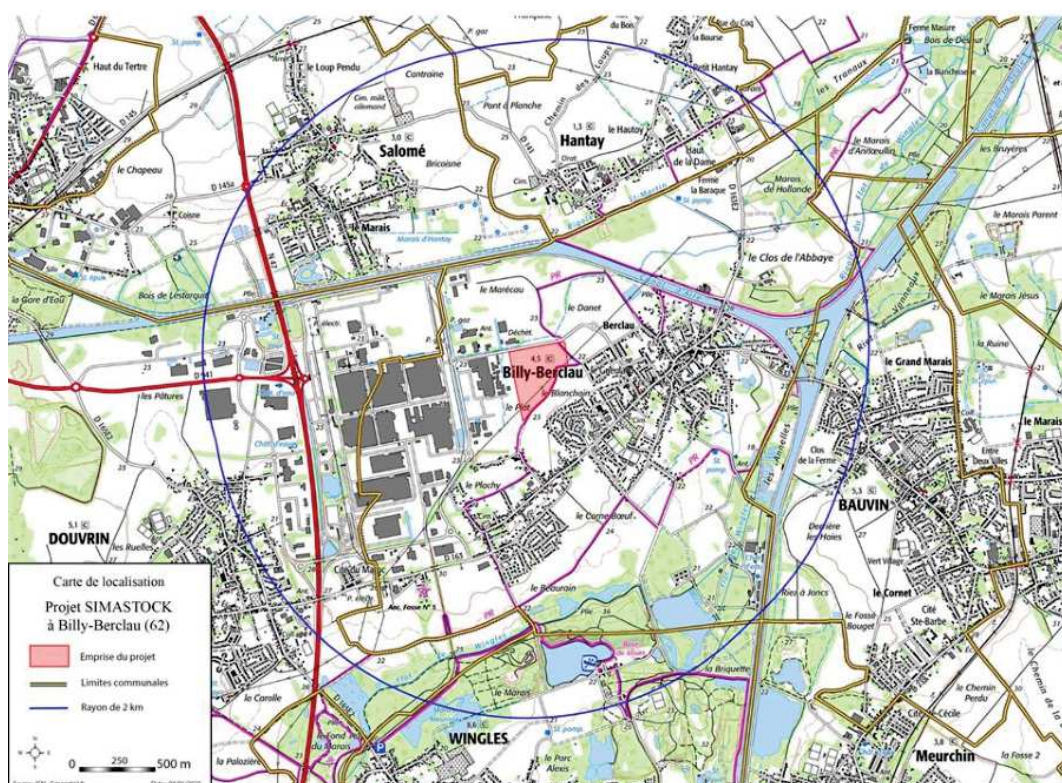
¹ Avis n°2020-4750 disponible sur le site internet de la MRAe : http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4750_avis_plateformelogis_billy_berclau.pdf

Avis détaillé

I. Le projet de construction d'un entrepôt logistique à Billy-Berclau

La société Les Flamboyants a déposé une demande d'autorisation environnementale et une demande de permis de construire pour la construction d'un entrepôt logistique de 30 000 m² environ sur un terrain d'environ 11,22 hectares, sur la commune de Billy-Berclau, dans le département du Pas-de-Calais. Cet entrepôt sera exploité par la société Simastock.

La plateforme logistique sera implantée au sein du Parc des Industries Artois-Flandres sur des terrains agricoles à 100 mètres du bourg de Billy-Berclau.



Plan de situation du site d'implantation du projet (source : page 9 de l'étude d'impact)

L'activité réalisée sur le site consistera en une activité de logistique de produits divers manufacturés. La nature exacte de l'ensemble de ces produits n'est pas connue et dépendra des clients de la société Simastock. Les produits entreposés sur le site pourront être des produits divers tels que des biens de consommation, des matières premières pour l'industrie, des produits alimentaires.

L'entrepôt sera constitué de cinq cellules, quatre de 5 780 m² et une de 5 100 m². Il comprend deux blocs bureaux, un administratif et locaux sociaux implantés en façade sud de la cellule 3 et un bureau de quai en façade sud de la cellule 5, ainsi qu'un bâtiment de stockage de palettes vides, un parking pour véhicules légers de 150 places et un parking poids-lourds de 15 places.

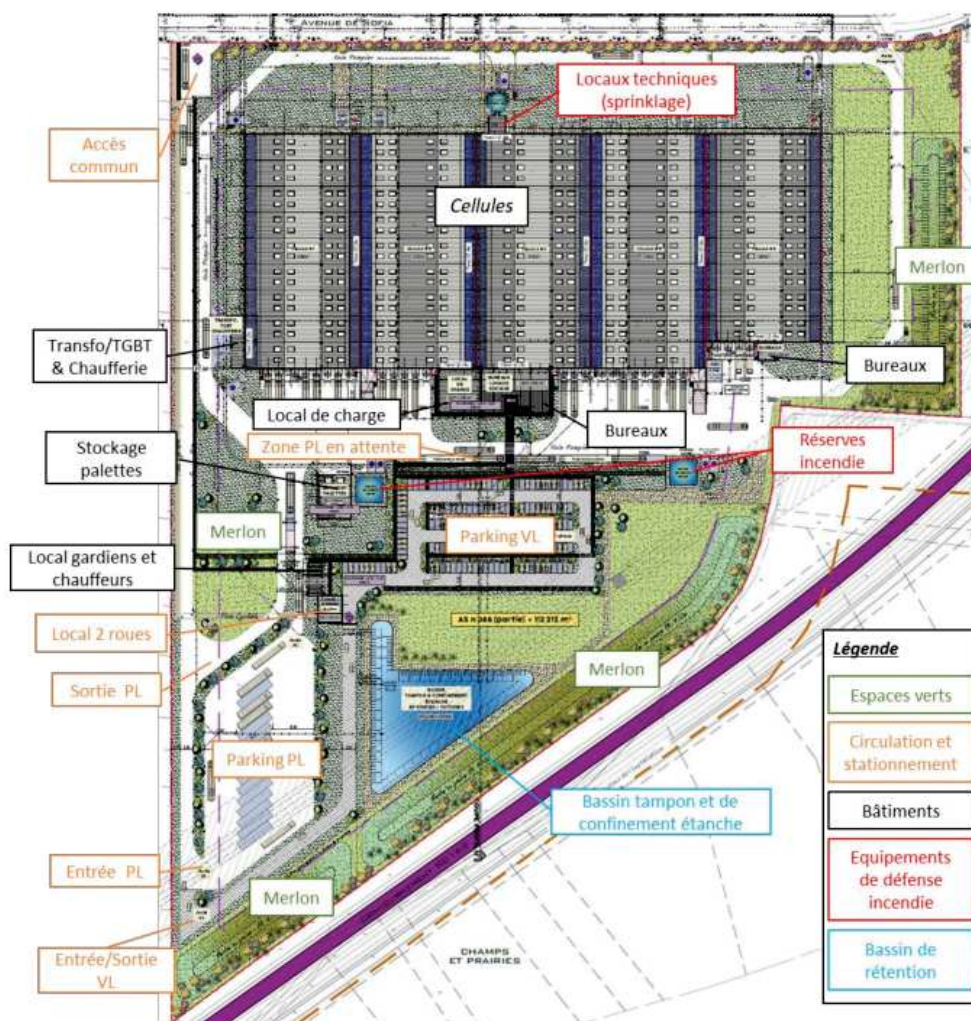


Figure 2 : Extrait du plan de masse

Plan de masse (source : page 135 de l'étude d'impact)

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

Le projet a été soumis à étude d'impact, après examen au cas par cas, par décision de l'autorité environnementale du 16 août 2018² en raison de l'ampleur de l'artificialisation des sols projetée et de la sensibilité liée à sa localisation à proximité de zones à dominante humide, en zone d'aléa fort de remontée de nappe, à la présence d'un site Seveso sur la parcelle mitoyenne et aux impacts du trafic induit sur le bruit et la pollution de l'air.

² Décision n°2018-2735

L'étude d'impact du dossier de permis de construire, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 8 septembre 2020³, ne comprenait pas l'étude de dangers. Le présent avis actualise l'avis du 8 septembre 2020 concernant cette étude de dangers, fournie dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. L'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale est identique à celle du dossier de demande de permis de construire.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, à la biodiversité dont Natura 2000, aux milieux aquatiques, 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.

L'enjeu de remontée de nappes a été analysé et ne concerne pas le secteur de projet.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet de l'annexe 2 de l'étude d'impact et ne fait pas l'objet d'un fascicule séparé. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact et est bien illustré.

Le résumé de l'étude de dangers est fourni en annexe 1 de l'étude de dangers.

L'autorité environnementale recommande de faire des résumés non techniques des fascicules séparés aisément repérables.

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme intercommunal du Sivom de l'Artois, dont fait partie la commune de Billy-Berclau, est analysée page 51 de l'étude d'impact. Le projet est situé dans la zone d'aménagement concerté du Parc des Industries Artois Flandres, inscrite dans un zonage qui permet l'activité logistique.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys est étudiée aux pages 91 à 97 de l'étude d'impact. Cependant, la compatibilité avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle, approuvé le 9 mars 2020, qui concerne également la commune de Billy-Berclau, n'a pas été analysée. Par ailleurs, la compatibilité avec le SDAGE reste à démontrer concernant la gestion des eaux pluviales (cf. paragraphe II.4.3 ci-après).

L'autorité environnementale recommande d'analyser la compatibilité du projet avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle.

³ Avis n°2020-4750 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4750_avis_plateformelogis_billy_berclau.pdf

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée pages 121 et suivantes de l'étude d'impact. Quatre avis de la Mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France ont notamment été rendus sur des projets logistiques implantés à Billy-Berclau ou sur la commune voisine de Douvrin⁴. L'analyse des effets cumulés porte sur la gestion des eaux, le trafic routier et les nuisances sonores. Concernant le trafic routier, une étude prospective de trafic a été réalisée en 2019 et intègre les projets actuels et l'urbanisation future du parc des industries Artois Flandres avec des scénarios à l'horizon 2020, 2025 et 2030.

En revanche l'étude de l'impact cumulé des risques technologiques n'est pas présente dans le dossier (cf. point II.4.4 ci-après).

L'autorité environnementale recommande d'analyser les impacts cumulés des risques technologiques.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact (page 132) ne mentionne pas de scénarios de substitution à la localisation et justifie cette dernière par la proximité d'axes routiers importants (RN47, RN41 et RD941) et une emprise disponible de grande surface.

Cette justification est insuffisante dans la mesure où elle n'est pas formulée au regard d'une analyse de certains enjeux environnementaux, tels que l'artificialisation des sols et ses conséquences, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Des variantes de conception et d'aménagement, comme la hauteur des bâtiments, ou des solutions permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, par exemple selon les modes de transport utilisés, n'ont pas été étudiées.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement⁵ et objectifs de développement.

Par ailleurs l'importance du développement de la logistique sur ce territoire mériterait quelques éléments sur le contexte et les besoins économiques au regard notamment de l'utilisation des bâtiments déjà autorisés. Une analyse sur les synergies possibles afin de réduire les impacts (par exemple en matière de déplacements et de surface de parkings), aurait pu aussi être conduite

L'autorité environnementale recommande de justifier l'installation de ce nouveau projet au regard des capacités déjà disponibles sur le territoire et d'analyser les synergies possibles entre les différentes installations.

⁴ Avis n° 2017-2193 du 12 janvier 2018, avis n° 2017-2219 du 20 février 2018, avis n°2018-2370 du 17 avril 2018, avis n°2019-3322 du 9 avril 2019

⁵ consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, nuisances, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre

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 ZAC, sur un terrain de 11,22 hectares constitué d'espaces agricoles. Les surfaces imperméabilisées représentent 6,7 hectares pour l'entrepôt, les voies et les parkings (cf page 88 de l'étude d'impact).

L'artificialisation des sols envisagée sur une surface d'environ 6,7 hectares, 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 de services écosystémiques⁶.

Ces impacts de l'artificialisation sur les services écosystémiques ne sont pas étudiés directement. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation existent, comme, par exemple, les entrepôts de grande hauteur.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction des impacts et, à défaut, de compensation, par exemple des 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 la végétalisation de toiture.*

II.4.2 Milieux naturels et biodiversité

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le secteur de projet est situé en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire. Deux sites Natura 2000 sont situés à moins de 20 km du projet, la zone de protection spéciale FR3112002 « Les Cinq Tailles) » à 14 km au sud-est et la zone spéciale de conservation FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » à 15 km au sud-est.

Néanmoins, deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et une ZNIEFF de type 2 sont proches du terrain d'implantation :

- la ZNIEFF de type 1 n°310013760 « Terril et Marais de Wingles » et la ZNIEFF de type 2 n°310013759 « Basse Vallée de la Deûle entre Wingles et Emmerin » à 900 mètres ;

⁶ 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).

- la ZNIEFF de type 1 n°310030101 « Étangs et marais d'Anneullin du Tranaux et de la ferme Masure » à 1,4 km.

L'emprise est constituée uniquement de champs cultivés ne comportant ni haie, ni arbre.

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

Une étude faune flore a été réalisée sur l'ensemble du parc Artois Flandres en 2015-2016 (cf pages 55 et suivantes de l'étude d'impact).

Cette étude avait identifié une espèce végétale protégée (deux pieds d'Ophrys abeille) en limite nord des terrains, en dehors de l'emprise du projet.

Concernant les oiseaux, 75 espèces d'oiseaux avaient été observées, dont 18 patrimoniales. Aucun oiseau nicheur n'avait été observé sur le site. Seule la Fauvette babillarde avait été localisée en limite nord du site.

Concernant les mammifères, 12 espèces avaient été observées sur l'ensemble du parc dont trois espèces de chauves-souris d'intérêt patrimonial (Murin de Daubenton, Pipistrelle de Nathusius et l'Oreillard gris).

Concernant les amphibiens et les reptiles, le Lézard des murailles et trois espèces d'amphibiens avaient été relevés, mais en dehors du site de projet.

Concernant les insectes, 22 espèces avaient été inventoriées sur l'ensemble du parc, mais aucune sur le site du projet.

L'étude d'impact conclut page 59 qu'aucune espèce faunistique ou floristique n'est présente sur les terrains et que le projet d'implantation de la plateforme logistique n'aura aucune incidence sur la biodiversité.

De ce fait, aucune mesure de réduction ou de compensation n'est prévue (étude d'impact page 62) et il est considéré que l'évitement est total.

Cependant, aucun inventaire récent n'a été fait sur les terrains du projet. De plus, les inventaires réalisés ont été faits à une large échelle (400 hectares) sans cibler spécifiquement le terrain du projet et la méthodologie employée n'est pas précisée. Cette étude aurait mérité d'être actualisée. Elle pourrait être complétée a minima par l'analyse des données du suivi environnemental réalisé sur la zone industrielle par le Syndicat intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres (SIZIAF).

L'étude d'impact (page 112) présente des vues actuelles du site, montrant l'absence de « corridor écologique tels que d'éventuelles haies, arbustes, mares » et rappelle le projet de déviation de la route RD 163 au sud du site, qui prévoit un merlon de 2,70 mètres de hauteur et trois linéaires de haies.

Compte tenu de la présence d'oiseaux nicheurs au nord du site de projet, leur présence ne peut être exclue et le planning des travaux doit être adapté pour éviter la destruction potentielle des nids d'oiseaux ou leur dérangement.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser la méthodologie employée pour réaliser les inventaires faune flore de 2015 – 2016 ;*
- *de compléter les inventaires faune flore par une analyse des données du suivi environnemental réalisé sur la zone industrielle par le syndicat intercommunal de la zone industrielle Artois-Flandres et, le cas échéant, de compléter les mesures d'évitement, et à défaut, de prévoir des mesures de réduction et de compensation adaptées ;*
- *de prévoir a minima d'adapter le planning des travaux pour tenir compte de la présence potentielle d'oiseaux en nidification.*

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

Une étude d'incidence Natura 2000 est faite page 60 de l'étude d'impact, mais est très succincte. Elle prend en compte les deux sites Natura 2000 situés à moins de 20 km. Elle considère que, compte tenu de la distance d'éloignement, de l'absence d'émissions significatives du bâtiment logistique et de l'implantation au sein d'une zone d'activités et en dehors d'un milieu favorable au développement d'une flore et d'une faune d'intérêt, le projet ne pourra pas avoir d'incidence directes ou indirectes sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites Natura, ce qui est recevable.

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

II.4.3 Ressource en eau et milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet est situé à 60 mètres de la zone à dominante humide la plus proche identifiée par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie.

Aucun périmètre de protection de captage n'est présent au droit du site, mais le périmètre de protection éloigné des captages de Salomé le tangente (cf pages 71 et 72 de l'étude d'impact). Le projet est dans l'aire d'alimentation du captage de Salomé.

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

Une étude de délimitation de zones humides a été réalisée sur la base de critères botanique et pédologique (cf pages 53 et 54 de l'étude d'impact et résultats détaillées en son annexe 4). Ainsi, 26 sondages pédologiques ont été faits. Cette étude conclut à l'absence de zone humide sur le site.

L'ensemble des eaux pluviales seront tamponnées à la parcelle puis rejoindront le réseau public de collecte. Ce mode de gestion est imposé par le règlement de la zone industrielle en conformité avec l'autorisation au titre de la loi sur l'eau délivrée à l'échelle du parc d'activités lors de son extension, et résulte de la présence de périmètres de captage d'eaux potables sur le territoire (cf page 87 de l'étude d'impact). Un bassin de tamponnement dimensionné sur la base d'une pluie vicennale de 3 020 m³ est donc prévu (cf page 89 de l'étude d'impact).

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

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

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les habitations les plus proches sont à 90 mètres (étude de dangers page 15) et un établissement recevant du public sensible (EHPAD) est localisé à 325 mètres du site.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie, avec des effets thermiques et toxiques, d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt et les effets dominos éventuels liés à la proximité d'établissements limitrophes ou proches, dont des sites Seveso⁷ seuil bas et IED⁸ (liste page 15 de l'étude d'impact).

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

L'étude de dangers (pages 17 et suivantes) analyse la vulnérabilité du projet par rapport aux installations industrielles à proximité et conclut (page 19) que celles-ci ne sont pas susceptibles de générer des effets sur les installations du futur entrepôt.

Le principal risque identifié par l'étude de dangers (page 68) est l'incendie d'une cellule de stockage (effets thermiques) et l'émission de fumées toxiques suite à cet incendie.

Ces phénomènes dangereux ont fait l'objet de modélisations afin de caractériser leurs effets. Des plans des effets thermiques associés à l'incendie d'une cellule de stockage prise individuellement en feu ont été réalisés [cf pages 82 et suivantes de l'étude de dangers] en considérant une occupation du stockage avec des palettes type 1510 (produits combustibles bois et cartons) et avec des palettes type 2662/2663 (produits plastiques).

Les modélisations considérant des palettes composées de bois et de cartons présentant des risques d'incendie d'une durée supérieure à 120 minutes, au-delà du degré coupe feu des parois entre les cellules, les scénarios suivants de propagation d'un incendie ont été étudiés :

⁷ La directive « Seveso » est le nom générique d'une série de directives européennes, qui imposent d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites Seveso », et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso, qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

⁸ Directive IED : Directive n°2010/75 du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles qui définit au niveau européen une approche intégrée de la prévention et de la réduction des pollutions émises par les installations industrielles et agricoles entrant dans son champ d'application. Elle impose aux États membres de fonder les conditions d'autorisation des installations concernées sur les performances des meilleures techniques disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures. (source : *Géorisques – Min. Transition écologique*)

- trois scénarios d'incendie d'une cellule contenant des palettes type 1510 se propageant à deux cellules contiguës contenant également des palettes type 1510 ;
- trois scénarios d'incendie d'une cellule contenant des palettes type 1510 se propageant à deux cellules contenant des palettes type 2662/2663.

Pour cinq de ces scénarios (cf tableau pages 91 à 93), les effets létaux ne sortent pas de l'emprise du site. Seuls les effets irréversibles impactent l'avenue de Sofia au nord du site sur 1 400 m² au maximum, soit 100 m de long. La gravité de ces scénarios est considérée comme modérée (moins d'une personne exposée à des effets irréversibles).

Pour un seul scénario (incendie simultanée des cellules 3, 4 et 5 avec deux cellules contenant des palettes type 2662/2663), les effets létaux impactent l'accotement de l'avenue de Sofia sur 250 m² et les effets irréversibles sur 4 000 m², soit 160 m de long (cf tableau page 93). La gravité de ce scénario est considérée comme sérieuse (au plus une personne exposée à des effets létaux et moins d'une personne pour les effets irréversibles) [cf carte du bas page 96].

Du fait de la mise en œuvre de deux mesures de maîtrises des risques (dispositif d'extinction automatique d'incendie, murs séparatifs et portes coupe-feu deux heures minimum) et de la moindre probabilité du scénario de l'incendie généralisé, tous les scénarios d'accidents sont considérés comme acceptables (cf page 106 et tableau pages 108 et 109 de l'étude de dangers).

Des modélisations de dispersion des effets toxiques ont également été réalisés (cf page 97 de l'étude de dangers et son annexe 6). Quel que soit le scénario étudié, dont celui de l'incendie simultané des cellules 3, 4 et 5 avec deux cellules contenant des palettes type 2662/2663, aucun seuil des effets irréversibles et létaux ne serait atteint à hauteur d'homme (à 1,8 m au-dessus du sol) et les fumées générées par l'incendie du bâtiment logistique ne seraient pas susceptibles de perturber significativement la visibilité aux alentours (cf. annexe 6 de l'étude de dangers page 17).

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, sont à étudier.

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

II.4.5 Nuisances sonores et lumineuses

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les principales sources de bruit du site seront dues au trafic lié à l'activité de l'établissement (chargement et déchargement des camions de transport de marchandises). Le trafic routier généré par le projet est estimé à 120 camions et 100 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie.

L'entrepôt fonctionnera de 6h00 à 21h00 du lundi au vendredi avec la possibilité de travailler le samedi exceptionnellement.

Les premières habitations sont localisées à 90 m au sud et à l'est des terrains et font partie du centre-ville de Billy-Berclau.

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

Une étude acoustique est présentée pages 25 et suivantes de l'étude d'impact. Celle-ci prend en compte le projet de déviation de la RD 163, prévu au sud du site, qui sera mis en service avant la mise en exploitation du site logistique (le tracé est présenté pages 27 et 28).

Il est prévu sur le site du projet l'aménagement d'un merlon antibruit d'une hauteur de 4,50 mètres sur un linéaire d'environ 290 mètres. Par ailleurs, la déviation comportera un merlon antibruit de 2,70 mètres de haut sur un linéaire de 685 m (cf page 35).

La modélisation acoustique démontre que les niveaux sonores générés en périodes de jour et de nuit sont conformes aux exigences réglementaires.

L'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude acoustique dans les 6 mois après le démarrage des installations du futur site et, si besoin, de prendre les mesures nécessaires pour réduire les impacts sonores.

Concernant les nuisances lumineuses, le projet est implanté dans un parc d'activités dont la pollution lumineuse est catégorisée comme forte. L'étude d'impact précise page 24 que l'éclairage LED extérieur respectera les dispositions applicables prévues par l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses.

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

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune de Billy-Berclau est couverte par le plan de protection de l'atmosphère Nord Pas-de-Calais et par celui de Lens-Béthune-Douai.

Les espaces agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols et une perte du potentiel de stockage de ceux-ci.

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

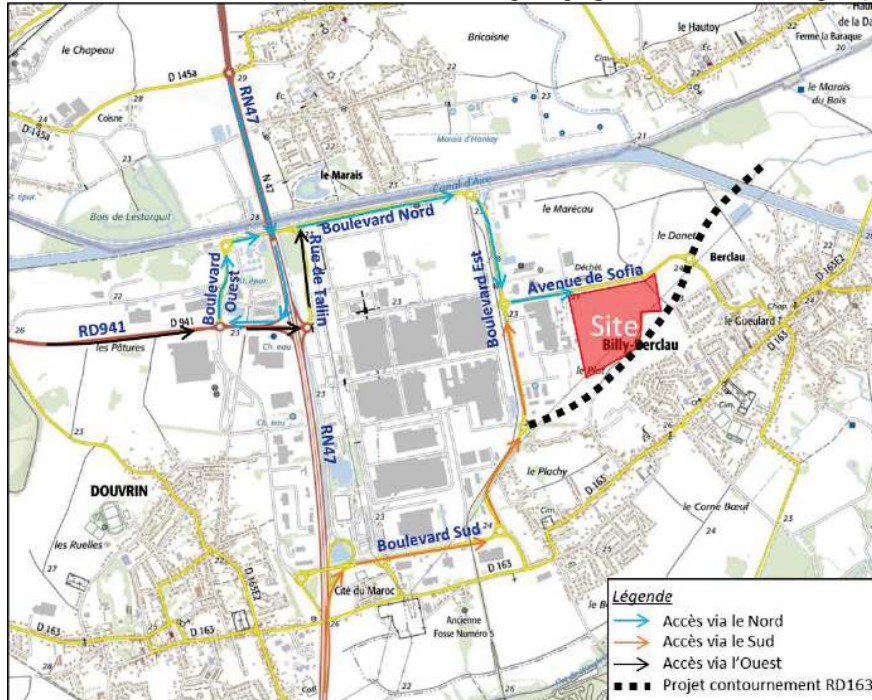
- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'environnement

Mobilité et trafic routier

L'étude d'impact précise pages 15 et 19 que le parc des industries Artois Flandres est situé à proximité du canal d'Aire, que la commune de Douvrin dispose d'un quai réhabilitable au niveau de ce canal qui pourrait être mis en service pour le trafic de marchandises par voie fluviale, et qu'une réserve foncière est prévue au sein du parc pour créer un quai à terme quand un réel besoin sera signifié par les entreprises. Il est cependant estimé que l'essentiel des marchandises entreposées au sein de l'établissement sera reçu et expédié par voie routière.

Le trafic routier généré par le projet est estimé à 120 camions et 100 véhicules légers par jour en entrée de site et les mêmes chiffres en sortie. Il contribuera à augmenter le trafic total de +2,06 % sur la RN47 et de +2,63 % sur RD941, ainsi que le trafic poids lourds de respectivement +11,57 % et +22,60 %.

carte des voies de desserte (source : étude d'impact page 20 de l'étude d'impact)



La thématique des déplacements doux et des transports en commun est abordée pages 22 et suivantes de l'étude d'impact. Trois lignes de bus et une navette interne permettant de rejoindre la gare de La Bassée desservent le parc des industries Artois Flandre. Un arrêt de la navette interne est situé à l'angle nord est du projet. Trois aires de covoiturage sont situées au sein du parc Artois Flandres et le site du projet est desservi par une piste cyclable permettant de rejoindre la gare de la Bassée. Par ailleurs, un plan de déplacement de zone a été établi à l'échelle du parc d'industries (cf page 99).

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

Concernant la qualité de l'air, l'étude présente un état initial sur la qualité de l'air avec les données de ATMO⁹ Hauts-de-France. Le dossier aborde page 81 de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données de la station ATMO Hauts-de-France la plus proche située sur la commune de Béthune à 15 km. Les paramètres mesurés en 2018 restent inférieurs aux limites réglementaires en moyennes annuelles pour les particules fines PM10 et le dioxyde d'azote.

L'étude d'impact (page 98) indique que les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique sont induites par la circulation des poids lourds et les chaudières fonctionnant au gaz naturel.

L'étude montre page 21 une augmentation de trafic qui engendrera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Cependant, il n'existe pas d'analyse détaillée et quantifiée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt.

Les mesures proposées pour la réduction des émissions du trafic routier se limitent à l'entretien régulier des véhicules, la réalisation des contrôles périodiques réglementaires et l'arrêt des moteurs lors des opérations de chargement et de déchargement (page 98).

Des mesures complémentaires auraient pu être étudiées afin de réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre comme la végétalisation de toiture ou le boisement des espaces verts.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre.

Énergie

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

L'étude d'impact précise page 24 que l'éclairage intérieur des cellules, ainsi que l'éclairage extérieur s'effectueront par des dispositifs LED afin de limiter la consommation électrique. Deux chaudières au gaz naturel seront utilisées pour le chauffage des cellules afin de maintenir hors gel les équipements de sécurité. Par ailleurs, les locaux sociaux et les bureaux seront isolés selon la réglementation thermique 2012 et disposeront d'équipements individuels de chauffage qui ne sont pas spécifiés.

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

Il est précisé page 24 qu'une ombrière photovoltaïque disposée sur le parking des véhicules légers d'une surface d'environ 500 m² et représentant environ 30 places de stationnement est actuellement à l'étude. Celle-ci permettrait soit de produire une partie de l'électricité consommée par l'établissement, soit de la revendre à un fournisseur d'électricité. Cependant, aucun engagement définitif n'est donné, alors que l'article 47 de la loi 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat impose un procédé de production d'énergies renouvelables ou un système de végétalisation basé sur un mode cultural garantissant un haut degré d'efficacité thermique et d'isolation et favorisant la préservation et la reconquête de la biodiversité, ou tout autre disposition aboutissant au même résultat. La quantité de gaz à effet de serre non produite par cette installation photovoltaïque devrait être indiquée et comparée à la production totale de gaz à effet de serre générée par le projet.

Des mesures complémentaires pourraient être prises pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique et réduire les émissions de gaz à effet de serre associées :

- conception bioclimatique du bâti : isolation optimale, utilisation du solaire passif (lumière et chaleur) dans les bureaux et les entrepôts ;
- ventilation naturelle ;
- chauffage et eau chaude sanitaire des bureaux issus de sources d'énergies renouvelables.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser la consommation totale d'énergie du bâtiment logistique et le potentiel de production d'énergies renouvelables du site ;*
- *de produire un engagement sur l'installation de panneaux solaires sur les ombrières en parking et chiffrer la quantité de gaz à effet de serre non produite grâce à ce moyen ;*
- *de prévoir des mesures complémentaires pour limiter la consommation énergétique du bâtiment logistique.*