



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
sur le projet  
de construction et d'exploitation d'un entrepôt logistique  
de la société Cargo Property Development  
sur la commune de Dourges (62)**

n°MRAe 2021\_5470 et 2021\_5472

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 13 juillet 2021 en web-conférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un entrepôt logistique à Dourges, dans le département du Pas-de-Calais.*

*Étaient présents et ont délibéré: Mmes Hélène Foucher et Valérie Morel, MM. Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour et Pierre Noualhaguet.*

*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 pour avis, à la MRAe : le 18 mai 2021, par le préfet du département du Pas-de-Calais et le 1<sup>er</sup> juillet 2021 par la mairie de Dourges.*

*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 9 juin 2021 :*

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

*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 Cargo Property Development projette la construction d'un entrepôt logistique de 47 333 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur un terrain d'environ 10 hectares, sur la commune de Dourges, dans le département du Pas-de-Calais, en limite des communes d'Oignies et d'Ostricourt.

Le projet prend place sur une ancienne parcelle agricole, bordée par un lotissement, une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 « Marais et terail de Oignies » et un ruisseau, le Courant de la Motte. Une continuité écologique connue de type zone humide est située à 100 mètres. Le projet est en zone d'aléas de remontée de nappe et présente un risque d'inondation par ruissellement.

Au vu des enjeux, le dossier présente plusieurs insuffisances et lacunes. Il nécessite d'être complété notamment sur la présentation du projet.

L'étude géologique réalisée montre des enjeux forts en termes de gestion des eaux, avec la nécessité de remblayer le terrain sur environ un mètre pour permettre l'assainissement des eaux pluviales avec rejet dans le cours d'eau limitrophe. L'analyse de l'impact du projet sur l'eau et les milieux aquatiques est insuffisamment traitée et doit être approfondie. La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle restent à démontrer.

Concernant les milieux naturels, l'étude est à compléter pour assurer la protection des espèces, les zones humides et les continuités écologiques. L'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est également à compléter.

La route Contour de la justice verra son trafic poids lourds augmenter fortement et l'incidence acoustique de ce flux supplémentaire sur les habitations proches mériterait d'être évaluée et plus particulièrement aux premières heures de la journée.

Le projet se situe en limite de la plateforme multimodale de Dourges, la desserte ferroviaire du site devrait être étudiée.

Concernant la qualité de l'air, l'énergie et le climat, les polluants atmosphériques émis par le projet et les énergies consommées nécessitent une évaluation, afin d'établir des propositions de réduction/compensation en recourant par exemple aux énergies renouvelables.

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 construction d'un entrepôt logistique à Dourges

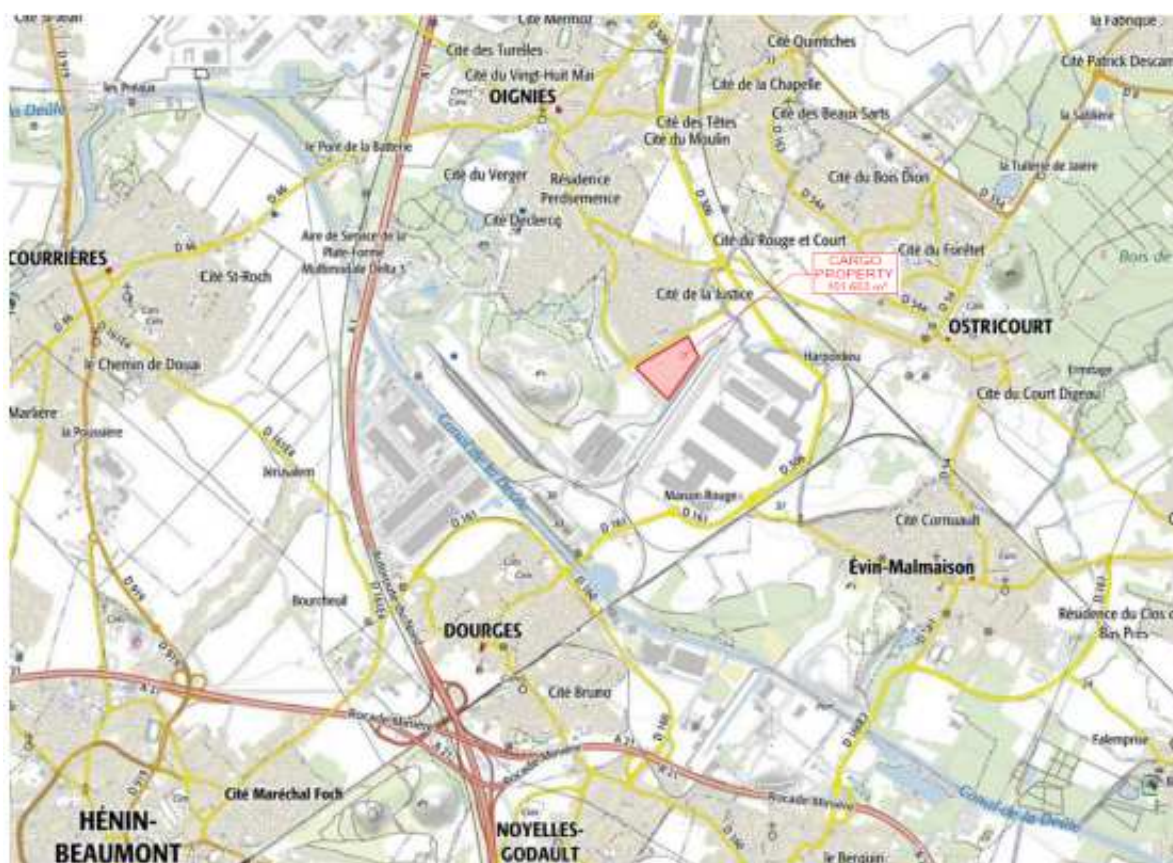
La société Cargo Property Development projette la construction d'un entrepôt logistique de 47 333 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur un terrain d'environ 10 hectares, sur la commune de Dourges, dans le département du Pas-de-Calais, en limite des communes d'Oignies et d'Ostricourt.

La plateforme logistique sera implantée au sein d'une zone non équipée et destinée à une urbanisation future pour des activités économiques, culturelles, de loisirs ou de sport.

Les habitations les plus proches du projet sont situées e au nord des limites de propriété du site, de l'autre côté de la rue de desserte.

La zone est située en bordure du faisceau ferroviaire du terminal de transport combiné équipant la plateforme multimodale (fleuve, route, rail) DELTA 3 (annexe 8 notice VRD page 2) à environ 2 km des autoroutes A1 et A21 et à 1,5km du canal de la Deûle.

*Plan de localisation du projet (source : PJI\_Plan au 1 25000)*



L'activité des entrepôts consistera à exploiter une base de stockage et d'approvisionnement de marchandises manufacturées et de produits de grande consommation (produits alimentaires secs, boissons non alcoolisées, boissons alcoolisées à différents titrages, produits d'hygiène, produits d'entretien...).

Le projet comprend la construction :

- d'un entrepôt d'une surface de plancher de 47 334 m<sup>2</sup> et d'une hauteur de 13,90 mètres, constitué de sept cellules de stockage dont une, composée de deux sous-cellules dédiées aux aérosols;
- de blocs de bureaux et locaux sociaux en façade sud-est, des locaux techniques en façade nord-ouest ;
- de deux locaux de charge, d'une chaufferie, d'un local transformateur et d'un local lié à l'installation fixe d'extinction automatique à eau ;
- d'un parking de 12 places pour les poids lourds et de 207 places pour les véhicules légers équipés d'ombrières (2 110 m<sup>2</sup>) et de panneaux photovoltaïques ;
- de 47 abris de quai et quatre accès de plain pied ;
- de six bassins de rétention des eaux, dont trois bassins étanches.

Le futur entrepôt relève du régime de l'autorisation environnementale au titre de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), car il concerne une installation classée soumise à autorisation :

- autorisation pour la rubrique 1510-1 (entrepôts couverts de 540 000 m<sup>3</sup>) ;
- déclaration pour les rubriques 2910-A (installation de combustion 1,5 MW), 2925 (locaux de charge 300 kW) et 4320 (stockage d'aérosols 100 tonnes).

Le projet de bâtiment est soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares ou créant une emprise au sol de plus de 40 000 m<sup>2</sup>) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le dossier comprend une étude d'impact, une étude de dangers et leurs annexes. La lecture du dossier est rendue difficile par la dénomination et l'ordonnancement des documents.

*L'autorité environnementale recommande de mettre à jour le sommaire du dossier et le nom de chacune des pièces afin d'en faciliter la lisibilité et la compréhension.*



*Plan du projet (source : PJ2\_Plan de masse du projet)*

## **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, dont Natura 2000, à l'eau et aux risques naturels, aux risques technologiques, aux nuisances sonores, 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 (pièce PJ4\_CARGO PROPERTY\_DDAE\_RNT EI) de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé et illustré. Il reprend de manière synthétique la présentation du projet, l'état initial de l'environnement et l'analyse des effets et mesures pour éviter, réduire et/ou compenser ses effets.

En revanche, l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, les principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu, l'appréciation de la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes, et les méthodes majeures de suivi et de surveillance en phase chantier et en phase exploitation ne sont pas abordées.

Par ailleurs, il mentionne (page 10), l'absence d'espèce naturelle protégée dans sa rubrique « patrimoine naturel protégé », et quelques lignes après la « présence d'une espèce protégée ». Une confusion semble avoir été faite entre les espaces protégés et les espèces protégées.

*L'autorité environnementale recommande de corriger et compléter le résumé non technique avec la synthèse de l'analyse des impacts cumulés et de l'articulation avec les plans, schémas et programmes, des solutions de substitution examinées, ainsi que les modalités de suivi et de surveillance, puis de l'actualiser après avoir complété l'étude d'impact.*

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

L'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) des communes de Courcelles-les-Lens, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest et Noyelles-Godault, est indiquée page 17 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone 1AUe, destinée à une urbanisation future pour des activités économiques, culturelles, de loisirs ou de sport.

En conformité avec les termes du PLUi, le projet a donné lieu à une étude géotechnique de niveau avant-projet (page 17 de l'étude d'impact), relative à la portance des sols et à la recherche de cavités souterraines pouvant affecter leur stabilité.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie en lien avec le projet, ainsi que les mesures à mettre en place sur le site pour y répondre, sont détaillés pages 104 et suivantes de l'étude d'impact.

Il est ainsi indiqué qu'au vu de la perméabilité du site, le rejet des eaux pluviales se fera dans le cours d'eau « Le Courant de la motte ».

L'étude d'impact indique l'absence de zone humide sur l'emprise du projet, cependant l'étude de caractérisation n'est pas fournie et la proximité de la nappe phréatique et la présence de flore caractéristique de zone humide ne permettent pas de garantir que les zones humides sont évitées.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser de manière plus approfondie la compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie.*

L'étude d'impact (page 108) indique que le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle est en cours d'élaboration, et affirme la compatibilité du projet avec celui-ci sans analyse. Or, ce SAGE a été approuvé par arrêté préfectoral du 9 mars 2020. De même, la compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois Picardie n'est pas traitée, alors que la commune est dans le périmètre du territoire à risque important d'inondation de Lens.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle et le plan de gestion des risques d'inondation 2016-2021 du bassin Artois Picardie.*

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page 150 de l'étude d'impact. Elle identifie un seul projet connu : le projet de création d'une centrale photovoltaïque sur la commune voisine de Leforest, qui a fait l'objet d'un avis tacite sans observation de l'autorité environnementale (information d'avis tacite n°2020\_4659 du 11 août 2020) et conclut à l'absence d'impact cumulé. Or, deux projets sur la commune de Dourges ont fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale :

- le projet de création d'un méthaniseur à Dourges, porté par la société Agri Union Bioenergies, dans le cadre de la reconversion des 735 hectares de terres agricoles visées par des restrictions d'usages en raison des pollutions de sols liées à l'activité de l'ancienne usine Metaleurop (avis MRAe n°2019-3994 du 26 novembre 2019) ;
- le projet d'un bâtiment logistique porté par la société Delta 3 (avis MRAe n°2018-2289 du 3 avril 2018).

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec les projets de méthaniseur et de bâtiment logistique de la société Delta 3 à Dourges.*

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

La justification des choix est présentée page 100 et suivantes de l'étude d'impact.

Le site a été retenu au regard de l'offre locale, et en raison de la volonté du porteur de projet d'obtenir un terrain libre de droit, de maîtriser l'ensemble de son opération, ainsi que des besoins de proximité avec les grandes infrastructures routières.

Alors que le projet est contigu à une voie ferrée, en limite de la plateforme multimodale de Dourges, aucune desserte ferroviaire n'a été étudiée, sans que les raisons ne soient explicitées.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier une variante comportant la desserte multimodale du site.*

Le choix s'est donc porté sur un terrain d'une superficie de 16 hectares, dont le tiers nord-est a été exclu en raison de l'existence d'une zone humide, ce qui a conduit à réduire son emprise à 10 hectares.

L'implantation des bâtiments et les choix relatifs au système d'assainissement autonome sont mentionnés. L'ensemble est présenté et justifié sommairement.

Le site présente des enjeux forts en termes de biodiversité et de gestion des eaux et une alternative à cette implantation mériterait d'être recherchée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les principaux enjeux identifiés en matière d'environnement<sup>1</sup> et objectifs de développement.*

---

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



## **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 sur une emprise d'environ 10 hectares, constitué d'anciennes terres agricoles non cultivées depuis plusieurs années. Les surfaces imperméabilisées pour les bâtiments, voirie, places et trottoirs s'élèvent à 73 600 m<sup>2</sup> (cf page 7 du document ANNEXE 8\_NOTICE VRD de l'étude d'impact).

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, 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 écosystémiques<sup>2</sup>

Ces impacts de l'artificialisation ne sont pas étudiés et, *a fortiori*, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, ne sont pas envisagées.

*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.*

### **II.4.2 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000**

#### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Le projet s'implante sur une ancienne terre agricole, en friche, qui jouxte une zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 n° 310030045 « Marais et terri de Oignies », qui signale notamment la présence d'espèces végétales patrimoniales et d'espèces protégées, de reptiles, d'oiseaux et de chauves-souris, mais aussi d'amphibiens et d'insectes.

Sept autres ZNIEFF sont présentes dans un rayon de 5 km autour du projet.

Le site borde un ruisseau, le Courant de la Motte et se situe à 100 m d'une continuité écologique de type zone humide.

Les sites Natura 2000 les plus proches sont la zone de protection spéciale (ZPS) FR3112005 « les

---

<sup>2</sup> 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).

Cinq Tailles » à 4,5 km et les zones spéciales de conservation (ZSC) FR3100504 « pelouses métallicoles de la Scarpe » à 7,3 km et FR3100506 « bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » à 7,9 km.

Deux autres sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km : la ZPS FR3112005 « La vallée de La Scarpe et de L'Escault » à 17 km et la ZSC Natura 2000 « Forêts de Raismes, Saint-Amand, Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de La Scarpe » à 18 km.

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

L'étude de la faune et de la flore est présentée dans le document « annexe 7 ».

L'état initial s'appuie sur de la bibliographie, qui montre la proximité de la ZNIEFF de type 1 « Marais et terribles de Oignies » et de l'espace naturel sensible (ENS) « Site du 9-9bis », considérés comme un réservoir de biodiversité dans le diagnostic du schéma régional de cohérence écologique (page 19 de l'étude faune-flore).

Les bases documentaires (Digitale 2 et SIRF) ont été consultées et les espèces patrimoniales sont listées (pages 22 et 34 de l'inventaire faune-flore).

Flore

Des inventaires ont été menés le 7 juin 2019 et le 19 juillet 2019 pour la flore et les habitats naturels. Le terrain est occupé majoritairement par une friche herbacée et arbustives (étude faune-flore page 25) et par une mare, qui présente en partie basse des espèces caractéristiques de zone humide (Roseau commun: Phragmites australis, Saule : Salix cinerea : cf. annexe II, table A de l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides).

Les prospections sur un cycle incomplet ont permis d'identifier 187 espèces végétales, ce qui constitue une diversité importante et une richesse sur le plan floristique. Or, les espèces vernaies (de printemps) et tardives n'ont pas été inventoriées.

Deux espèces patrimoniales dont une protégée sont présentes : Ophrys abeille (protection régionale) et Samole de Valérand. Deux espèces exotiques envahissantes sont connues sur le site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'inventaire flore en procédant à l'inventaire des espèces vernaies et tardives, et d'intégrer des mesures visant à lutter contre le développement des espèces exotiques envahissantes déjà présentes ou exogènes.*

Zones humides

L'étude d'impact mentionne (page 92) la réalisation d'une étude de caractérisation de zone humide en février 2019, sans indication sur la méthode employée ni de remise du rapport d'étude. Il est donc difficile de vérifier la qualité de cette dernière et de valider ses conclusions.

Elle conclut à l'absence de zone humide sur le site retenu au final pour le projet. Or, plusieurs espèces de flore observées sur le site sont caractéristiques de zones humides.

Par ailleurs, les essais d'infiltration montrent en effet un état hydrique très humide (annexe 4 pages 17, 19), qui nécessitera des drainages pour capter les remontées de nappe. Ceci, avec l'observation d'espèces floristiques caractéristiques de zone humide, interroge sur le caractère humide de la zone.

*L'autorité environnementale recommande de préciser la méthode de caractérisation de zone humide employée, d'insérer le rapport d'étude dans le dossier d'évaluation environnementale et de démontrer l'absence de zone humide au regard du critère flore notamment.*

### Faune

Pour la faune, plusieurs passages ont été réalisés en 2019 : en mars et avril pour les amphibiens, en juin et juillet pour les reptiles, en février, mars, avril, juin, octobre pour les oiseaux, en juin, juillet et août pour les insectes et des enregistrements lors de quatre nuits consécutives du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2019 pour les chauves-souris.

La pression d'inventaire, sur un cycle biologique incomplet, permet une approche des enjeux écologiques, sans être toutefois exhaustive.

Les prospections ont mis en évidence la présence de :

- cinq espèces d'amphibiens (Triton ponctué et Grenouille commune protégés) ;
- 33 espèces d'oiseaux observées en période de nidification, la plupart protégées (parmi lesquelles six espèces patrimoniales) ;
- 33 espèces d'oiseaux, la plupart protégées, en période de migration et d'hivernage ;
- 29 espèces d'insectes (papillons, odonates<sup>3</sup> et orthoptères<sup>4</sup>) dont trois patrimoniales non protégées ;
- cinq espèces de mammifères terrestres, dont une protégée (Hérisson d'Europe) ;
- cinq espèces de chauves-souris : Murin de Daubenton, Grand murin, Oreillard roux, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius .

Le diagnostic ne mentionne ni les continuités écologiques locales, ni l'appréciation des services écosystémiques. Pourtant, le site semble être le seul secteur permettant des déplacements de la faune terrestre dans l'axe nord-est/sud-ouest, en reliant le terri adjacent et ses bois et zones humides au sud-ouest, avec les terrains agricoles et boisés qui s'ouvrent au nord-est.

Les impacts (page 61 et suivantes de l'étude faune-flore) sont appréhendés de façon globale, avec notamment les impacts potentiels sur les chauves-souris en cas de pollution lumineuse.

Ils sont qualifiés de « faibles », sauf pour les oiseaux, pour lesquels ils sont considérés comme « modérés ».

Cependant, la grande proximité du projet avec la zone humide évitée, pose question en termes de préservation de sa fonctionnalité et la proximité de sites d'intérêt écologique amène à s'interroger sur les effets de l'artificialisation de ce site vis-à-vis de la biodiversité locale.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des continuités écologiques locales et les fonctionnalités du site d'implantation du projet, d'en déduire les impacts sur les milieux naturels, la faune et la flore, afin de mieux qualifier les enjeux et de définir des mesures adaptées.*

---

3 Odonates : ordre qui regroupe les libellules et les demoiselles

4 Orthoptère : ordre qui regroupe les criquets, grillons et sauterelles

Les mesures figurant dans l'inventaire faune-flore ne sont pas reprises dans l'étude d'impact de façon systématique. Il apparaît également que des mesures figurant sur un document comme mesures d'accompagnement page 72 de l'inventaire faune-flore, sont affichées sur un autre comme mesures compensatoires (page 15 du résumé non technique).

*L'autorité environnementale recommande de réaliser une mise en concordance des pièces du dossier, et plus particulièrement des parties relatives aux mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables pour l'environnement.*

➤ Prise en compte des milieux naturels

Concernant les habitats naturels, l'étude faune flore rappelle la préservation de la zone humide identifiée lors de l'étude de 2019 : les 5,6 hectares de zone humide resteront propriété de la communauté d'agglomération Hénin-Carvin. Il est proposé la mise en place d'une zone tampon le long de la ZNIEFF, qui permet de préserver la station d'Ophrys abeille, ainsi qu'une zone tampon le long du cours d'eau du Courant de la motte, qui borde le site (annexe 7 pages 65 et 66).

Cependant, les dimensions de ces bandes tampons ne sont pas argumentées pour montrer qu'elles suffiront à maintenir les fonctionnalités du site actuel.

*L'autorité environnementale recommande, après complément de l'analyse de l'état initial du site, de démontrer que les mesures prises satisfont au maintien des fonctionnalités (continuité écologique, zone humide) et de les définir de manière précise.*

Concernant la faune, plusieurs mesures de réduction sont proposées notamment :

- l'adaptation du calendrier de chantier, avec la réalisation des défrichements de novembre à février, pour éviter la destruction d'espèces protégées (oiseaux, mammifères et amphibiens) ;
- l'adaptation de l'éclairage au sein de l'emprise du projet visant à limiter les perturbations pour les chauves-souris (page 68 de l'annexe 7) ;
- l'adaptation des bordures de voiries ou parking assurant une certaine perméabilité écologique pour la petite faune et évitant les pièges (page 69 de l'annexe 7).

Avec ces mesures, l'étude conclut à un impact résiduel faible. Elle propose en mesure d'accompagnement l'intégration d'un corridor boisé en limite du site et un aménagement écologique des bassins.

Cependant il reste à démontrer que ces mesures sont suffisantes.

En effet, le terrain est situé entre la plateforme intermodale ferroviaire et un lotissement de Oignies protégé par des hauts talus. Sa position entre une ZNIEFF et une zone humide interroge sur sa fonctionnalité en termes de continuité écologique.

Cela justifie une réflexion sur les franges, de façon à renforcer les continuités écologiques locales par le biais de l'aménagement et de sa gestion ultérieure, et d'éviter l'isolement des sites d'intérêt écologique. L'étude omet également d'évoquer les clôtures du site, qui peuvent constituer une véritable entrave à la circulation de la faune terrestre.

*L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude des franges et des corridors écologiques afin de maintenir les liaisons entre les sites d'intérêt écologique proches.*

Concernant les nuisances lumineuses, l'étude d'impact précise page 117, au titre des mesures d'évitement, que les luminaires extérieurs seront équipés d'horloges crépusculaires réglables et que l'éclairage sera conforme à la trame noire, dont l'objectif est de présenter une obscurité suffisante favorisant le déplacement des espèces nocturnes via des corridors écologiques. Cependant, les corridors écologiques nécessiteraient d'être étudiés plus précisément pour définir les zones à maintenir dans l'obscurité.

*L'autorité environnementale recommande de préciser la position des corridors écologiques relevant de la trame noire au moyen de représentations graphiques du projet, de ses équipements et de son environnement hors emprises.*

Enfin, l'étude a mis en évidence des espèces protégées d'amphibiens et d'oiseaux, qui risquent d'être détruites en phase travaux. Il en est de même pour leurs aires de reproduction ou d'hibernation.

L'autorité environnementale rappelle que la destruction d'espèces protégées et de leurs aires de repos et de reproduction est interdite.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier avec des mesures permettant d'assurer la protection des espèces.*

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

L'étude des incidences au titre de Natura 2000 est présentée page 154 et suivantes de l'étude d'impact. Elle conclut sommairement à l'absence d'impact en raison des distances notamment. Or, elle ne porte que sur un périmètre de 10 km autour du projet et elle n'est pas basée sur l'aire d'évaluation spécifique<sup>5</sup> des espèces désignées dans les sites Natura 2000. De plus, elle est à préciser après complément de l'analyse des continuités écologiques locales.

*L'autorité environnementale recommande, après complément de l'étude faune-flore, de conduire l'analyse des incidences Natura 2000 sur l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 km autour du projet et sur lesquels ce dernier peut avoir une incidence, en analysant l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000.*

### **II.4.3 Eau et risques naturels**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet est en bordure du Courant de la Motte, affluent de la Deûle (carte page 63 de l'étude d'impact), en zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe et aux inondations de caves (carte page 67 de l'étude d'impact).

Le site ne dispose pas de réseaux d'assainissement.

---

<sup>5</sup> 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.

La commune de Dourges est dans le périmètre du territoire à risque important d'inondation de Lens. La stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) de la Haute-Deûle cartographie une zone d'accumulation potentielle d'eau sur la moitié Est du projet, qui est également une zone potentiellement sujette aux inondations de cave.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la ressource en eau et des risques naturels

L'étude géotechnique réalisée (annexe 4 page 15) montre la présence d'une nappe phréatique à très faible profondeur et indique un risque d'inondation par ruissellement.

L'étude d'impact mentionne la nécessaire prise en compte des aléas de nappe subaffleurante avec possibilité de débordements, et des accumulations/rétentions d'eau en surface nécessitant une rehausse du dallage par rapport au terrain naturel actuel et un système de drainage très important. La notice VRD (voiries et réseaux divers), en annexe 8, mentionne dans sa page 5 un rehaussement d'un mètre au-dessus du terrain naturel, pour éviter la nappe phréatique subaffleurante et permettre le raccordement gravitaire de l'assainissement pluvial vers le Courant de la motte.

Les essais d'infiltration montrent en effet un état hydrique très humide (annexe 4 pages 17, 19), qui nécessitera des drainages pour capter les remontées de nappe. Compte-tenu de la nappe subaffleurante, cette étude déconseille l'infiltration sur le site et souligne que la gestion des eaux pluviales sera un enjeu majeur.

Or, le dossier ne présente pas les impacts du projet (en phase travaux et en phase d'exploitation) liés à ces caractéristiques.

Concernant les eaux usées, l'étude d'impact (page 102) et l'annexe 8 « notice VRD » indique sommairement qu'un assainissement autonome sera mis en place. La notice VRD précise qu'une « Etude d'assainissement des eaux usées » (PC107\_notice\_gestion\_EU) est jointe, mais cette pièce ne figure que dans la demande de permis de construire. Elle présente la filière d'assainissement FLUIDIFIX qui nécessite des distances à respecter. Sur le plan des réseaux fourni, elle est positionnée du côté de la ZNIEFF.

Le périmètre retenu pour le projet reste très proche de la zone humide avérée et les travaux risquent d'avoir un impact sur celle-ci.

Concernant les eaux pluviales de la plateforme logistique, elle précise qu'elles seront collectées dans des bassins imperméabilisés dimensionnés pour une pluie de retour 100 ans, traitées avant un rejet dans le Courant de la motte, avec un débit limité à 2 litres par seconde et par hectare.

La notice VRD (page 4) mentionne le phasage de l'opération avec dans un premier temps les travaux de construction des bâtiments et des voiries transitoires ainsi que des réseaux, puis dans un second temps l'achèvement des voiries et parkings.

La collecte et le rejet ainsi que la gestion des eaux pluviales pendant la durée des travaux notamment pendant la première phase, nécessite une attention particulière en raison de la sensibilité des milieux en termes de quantité et de qualité des rejets.

Par ailleurs, l'autorité environnementale relève, que le cours d'eau « Le Courant de la motte » qui recueillera les rejets après traitement, fait actuellement l'objet d'un projet de renaturation porté par la communauté d'agglomération d'Hénin-Carvin, comportant des travaux de reconquête hydraulique et environnementale. Il conviendrait de s'assurer que les rejets ne dégraderont pas la qualité de l'eau.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences du projet sur la ressource en eau et les milieux aquatiques, en étudiant notamment chacune des phases de travaux pour assurer la gestion provisoire des eaux superficielles au même titre que durant l'exploitation de la plateforme.*

#### **II.4.4 Risques technologiques**

##### **> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

Les habitations les plus proches sont situées à environ 100 mètres au nord-ouest du projet. La route « Contour de justice » et le carrefour giratoire d'accès relié à l'avenue Kennedy sont attenants.

Les produits entreposés seront des produits classiques de grande distribution (produits alimentaires, produits de droguerie, produits d'hygiène, détergents, cartons, ...), et en quantité réduite des produits classés dangereux. Les cellules sont séparées entre elles par des parois coupe-feu et protégées par un système d'extinction automatique d'incendie (sprinkler), et le stockage s'effectuera en rack. Les cellules centrales 4A et 4B, pourront stocker des aérosols.

Sur le site, le local de charge et la chaufferie sont susceptibles de présenter un potentiel de dangers. Pour le porteur de projet, les principales sources d'ignition sont internes et accidentelles.

##### **> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques**

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 de la route Contour de la justice. Le risque d'effet domino lié aux entreprises extérieures a été considéré comme négligeable.

L'analyse de risque a conduit à retenir comme évènement majeur, l'incendie généralisé d'une cellule avec une cinétique d'apparition du phénomène immédiate.

La probabilité d'occurrence de l'incendie d'une cellule de stockage a été estimée entre « évènement improbable » et « évènement probable ». Les effets concernant le rayonnement qui caractérise la chaleur dégagée sur le voisinage et la toxicité des fumées ont été évalués selon deux scénarios I.A et I.B.

Les modélisations du scénario I.A - Incendie d'une cellule (flux thermiques), reposant sur la méthode FLUMILOG (référéncée dans le document de l'INERIS « Description de la méthode de calcul des effets thermiques produits par un feu d'entrepôt »), montrent que les flux thermiques constituant le seuil des effets dominos (8 kW/m<sup>2</sup>) et ceux de 5 kW/m<sup>2</sup> sont maintenus dans l'enceinte de l'établissement.

En revanche les flux de 3 kW/m<sup>2</sup>, correspondant au seuil des effets irréversibles (SEI) délimitant la zone de dangers significatifs pour la vie humaine, sortent des limites de propriété au nord, à l'est et à l'ouest sans enjeu particulier, car les zones impactées sont sans habitation ni construction.

La gravité du phénomène dangereux Scénario I.A – Incendie d'une cellule est estimée de niveau modéré.

*L'autorité environnementale recommande de préciser si les flux thermiques sortant des limites de propriété au nord sont susceptibles d'atteindre la voie communale et si tel est le cas, d'analyser les incidences et de prendre les mesures d'évitement et/ou de réduction nécessaires.*

Le scénario I.B - Incendie d'une cellule (émission de fumées toxiques et perte de visibilité) a consisté à étudier les effets en termes d'émissions toxiques dans le cas de l'incendie d'une cellule de stockage afin de prendre en compte les composés particuliers liés à ce type de stockage. Aucun effet au sol n'est atteint (seuil des effets irréversibles dans les différentes conditions atmosphériques).

Ce phénomène n'ayant pas d'effet hors du site, sa gravité a été non cotée.

En revanche, l'atténuation de la visibilité par condition de grand vent est susceptible de se manifester (cf page 109 et suivantes de la pièce PJ49\_CARGOPROPERTY\_DDAE\_EDD).

Pour l'accident majeur AM1 - Incendie des cellules de stockage de matières combustibles, compte tenu des mesures de maîtrise du risque, le risque résiduel est non critique.

Par conséquent, il a été estimé qu'au vu des enjeux économiques du projet, les barrières de sécurité ont été suffisamment déployées sur ce projet.

Au regard de ces risques, les dispositifs et dispositions de sécurité qui s'y rattachent du point de vue de la prévention, de la protection et de la limitation des effets ont été identifiés et déclinés sous forme de mesures de prévention générales (formation du personnel, consignes de sécurité...), de protection des cellules (caractéristiques constructives, désenfumage, installation d'extinction automatique...), de protection des installations connexes et de défense contre l'incendie.

Par ailleurs, 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**

### **➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés**

La zone d'étude présente une ambiance sonore modérée, dominée par le bruit généré par le trafic routier sur l'autoroute A1 et le trafic ferroviaire (ligne à grande vitesse nord).



Le site est caractérisé par un environnement lumineux correspondant à un ciel urbain (page 43 de l'étude d'impact).

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

L'aire d'étude a fait l'objet d'une étude acoustique annexée à l'étude d'impact (annexe 3), qui a consisté en des mesures dans l'environnement du projet, afin d'établir l'état initial du site, puis en une modélisation du projet afin de calculer son impact.

Les émetteurs de nuisance principaux identifiés comprennent les opérations de chargement/déchargement des camions et leur circulation sur la plateforme, ainsi que les chaudières l'hiver. Des mesures d'évitement comme l'orientation des quais par exemple, et de réduction des impacts ont été prévues.

La modélisation acoustique réalisée prend en compte des protections acoustiques existantes au nord du site (butte de terre naturelle, tas de ballast). Elle montre que les émergences en zone à émergence réglementée (ZER1 à ZER6) en période de jour sont inférieures à l'émergence admissible par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, et que les émergences calculées aux points ZER1, ZER2 et ZER4 en période de nuit dépassent l'émergence admissible.

Malgré les dépassements modélisés, il n'est proposé aucune mesure permettant d'assurer la conformité du site vis-à-vis de ce même arrêté ministériel.

De plus, l'étude des nuisances engendrées par la circulation sur le Contour de la justice en période nocturne n'a pas été envisagée, or avec 120 véhicules légers et 18 camions en arrivée entre 4h30 et 5h30, elle pourrait constituer la plus forte incommodité pour les résidents du lotissement.

Actuellement, seuls quatre poids lourds empruntent quotidiennement le Contour de la justice, et 390 véhicules légers.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique par la prise en compte des nuisances engendrées par la circulation automobile rejoignant la plateforme notamment en fin de nuit, puis de proposer des mesures pour pallier à l'ensemble des nuisances sonores.*

*L'autorité environnementale recommande de procéder à une campagne de mesures acoustiques dès la mise en service de l'entrepôt afin de valider la simulation et si besoin de compléter les mesures correctives.*

## **II.4.6 Énergie, climat et qualité de l'air**

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site du projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord – Pas-de-Calais.

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.

Les habitations les plus proches sont à moins de 100 mètres au nord, et correspondent à un lotissement de la commune d'Oignies, longé par le Contour de la justice.

Le secteur d'étude est bien desservi par le réseau viaire national et départemental. Il se situe au carrefour de plusieurs axes importants, et les sources périphériques d'émissions atmosphériques recensées au droit de l'aire d'étude sont en majorité constituées par les voiries, et notamment l'autoroute A1 (reliant Paris à Lille), l'autoroute A21 (reliant Lens à Valenciennes), et les axes secondaires (routes départementales D306 et D161 notamment).

Les conditions de circulation sont dégradées sur le réseau autoroutier aux heures de pointe, mais la circulation sur les routes départementales à proximité de la future plateforme logistique sont considérées comme bonnes malgré des ralentissements en entrée de certains giratoires.

L'avenue Kennedy et le Contour de la Justice, qui desservent directement le projet, recensent actuellement peu de trafic.

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

Qualité de l'air

La qualité de l'air est abordée pages 46 et suivantes de l'étude d'impact.

Elle reprend les données des stations ATMO<sup>6</sup> les plus proches situées à Harnes à environ 6 km (mesure les polluants suivants : dioxyde et monoxyde d'azote, ozone) et à Douai Theuriet à environ 8 km (mesure les polluants suivants : dioxyde et monoxyde d'azote, ozone et particules fines PM2.5 et PM10<sup>7</sup>).

Les objectifs de qualité sont dépassés pour les moyennes annuelles de la station de Douai Theuriet concernant les poussières PM 2,5 (cf page 50 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact (page 118) identifie les sources d'émission diffuses, liées aux gaz d'échappement produits lors des déplacements comme principale source de pollution de l'air.

Les mesures proposées pour la réduction des émissions consistent en une obligation pour les véhicules en cours de chargement ou de déchargement d'avoir leur moteur à l'arrêt, une limitation de la vitesse sur le site, un recours à des équipements spécifiques sur les installations techniques (chaudières : brûleur bas Nox) ainsi qu'un contrôle périodique des installations de combustion.

Au titre de la pollution de l'air, l'impact du projet fera l'objet d'un suivi.

Néanmoins, les émissions de polluants ne sont pas chiffrées.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'évaluer les quantités de polluants atmosphériques émis par nature d'émission, transports et bâtiment notamment, puis d'étudier des mesures complémentaires permettant de réduire et/ou compenser les émissions de gaz à effet de serre via le recours aux énergies renouvelables par exemple ;*
- *de préciser la nature et la fréquence du suivi projeté.*

Énergie

Les besoins en énergie ont été estimés à partir de projets similaires (étude d'impact page 144), en fonction de l'usage et de la surface des bâtiments envisagés : elle sera de 2 MW de puissance électrique prévus pour le cas où l'immeuble recevrait une mécanisation/robotisation. En fonctionnement normal moins de 1 MW sera utilisé. Le chauffage des installations sera réalisé par la combustion de gaz de ville.

---

<sup>6</sup> ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

<sup>7</sup> PM 2,5 et PM10 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur de 2,5 et 10 micromètres.

A noter, que la base logistique de Chaulnes et le recours au gaz de pétrole liquéfié (GPL) pour le fonctionnement des poids lourds, sont mentionnés par erreur page 135 de l'étude d'impact.

La prescription relative à l'implantation de panneaux photovoltaïques sur 30 % de la toiture des bâtiments de plus de 1 000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol (la loi « Énergie & Climat » du 8 novembre 2019), ne sera pas mise en œuvre en raison du stockage de matières dangereuses prévu dans la cellule n°4 (cf pièce PC105 Notice de sécurité de la demande de permis de construire).

Le plan masse (pièce PC02), présente la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les ombrières des places de stationnement. Cette disposition n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact ni le résumé non technique.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une description des principales caractéristiques des panneaux photovoltaïques envisagés, leur raccordement et l'utilisation de l'énergie produite.*

### Mobilité et trafic routier

L'établissement sera ouvert du lundi au vendredi en continu et éventuellement le samedi.

L'étude de circulation réalisée comprend une campagne de comptages automatiques et directionnels sur les axes principaux hors autoroutiers et sur cinq carrefours giratoires (page 24 et suivantes de l'étude d'impact et son annexe 1 « étude de circulation »).

La part modale des poids lourds varie de 1 à 1,8 % sur le territoire d'étude (réseau secondaire), et le trafic est assez fluide.

Le trafic routier quotidien généré par le projet est estimé entre 100 et 150 poids lourds (PL) et à 320 véhicules légers (VL), avec aux heures de pointe un flux de 50 PL entrant et sortant et 20 VL pour les salariés (personnels administratifs).

La plateforme contribuera à augmenter le trafic total de +5 % sur la route départementale n°306 et le multipliera par deux sur le Contour de la justice. Le trafic PL doublera sur les axes départementaux, et augmentera considérablement sur le Contour de la justice avec plus de 100 PL par jour contre 4 actuellement et un trafic moyen journalier de 394 véhicules.

Les analyses de fonctionnement, notamment de capacité des giratoires montrent que les flux générés par la future plateforme logistique impacteront faiblement les conditions de circulation des axes secondaires mais plus sensiblement les voies desservant directement la plateforme.

Les infrastructures dédiées aux modes actifs sont peu nombreuses et discontinues ce qui incitera peu les salariés de la future plateforme à utiliser ces modes sur les trajets domicile-travail. La future plateforme logistique n'est pas directement desservie par les lignes de transport en commun, les arrêts existants sont assez éloignés, le terminus de la ligne 17 à Oignies se situe à environ 1 km de la plateforme. Ainsi, des propositions d'optimisation des réseaux modes actifs et transports en communs ont été élaborées, mais elles relèvent des gestionnaires de voirie publique.

*L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, en prenant en compte la totalité de la chaîne de déplacement.*

Le site est contigu à une voie ferrée mais le dossier ne comporte aucune analyse de desserte multimodale.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser la possibilité d'une desserte multimodale.*