



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'aménagement de la Martinoire
à Wattrelos (59)**

n°MRAe 2018-2759

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 25 septembre 2018 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'aménagement de la Martinoire situé à Wattrelos, dans le département du Nord.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Denise Lecocq, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

** **

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, qui en a délibéré.

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 10 août 2018 :

- le préfet du département du Nord ;*
- 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. 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.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Synthèse de l'avis

Le projet d'aménagement de la Martinoire consiste en l'implantation de bâtiments d'activités logistiques par l'aménagement d'un terrain artificialisé d'une superficie de 25 hectares.

Tel que présenté dans le dossier de demande de permis d'aménager, six lots seront réalisés :

- lot A dédié à une plateforme logistique, d'environ 90 000 m² de surface de plancher ;
- lots B et C réservés à des bâtiments d'activités et d'une surface de plancher cumulée d'environ 40 000 m² ;
- lot D constituant une voirie commune desservant les lots A et B précités ;
- deux lots constituant une surface non constructible destinés à une zone humide présente et à une zone boisée.

Outre sa vocation qui génère une augmentation du trafic routier et des nuisances associées, ainsi qu'une forte artificialisation due au fonctionnement de l'activité logistique, le site d'implantation du projet est l'objet d'enjeux écologiques non négligeables, puisque de nombreux pieds d'Ophrys abeille, espèce floristique protégée, ainsi qu'une zone humide, ont été inventoriés.

A cela s'ajoute une pollution des sols due à une activité industrielle, dont la cessation n'est à ce jour pas soldée.

Bien que la totalité des volets environnementaux soient traités, l'appréciation des impacts notables du projet sur l'environnement mériterait d'être mieux évaluée. L'étude impact devrait en outre inclure un autre projet d'activités logistiques situé sur une parcelle limitrophe de 9 hectares environ.

La performance énergétique du projet est par ailleurs insuffisamment traitée.

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 de l'autorité environnementale

Le projet d'aménagement de la Martinoire à Wattrelos, dans le département du Nord, est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 b° de l'annexe à l'art R 122-2 du code de l'environnement [Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.* 420-1 du code de l'urbanisme est supérieure ou égale à 40 000 m²].

Le présent avis porte sur l'étude d'impact présente dans le dossier de demande de permis d'aménager et à vocation à y être joint.

I. Le projet d'aménagement de la Martinoire situé à Wattrelos

Le projet d'aménagement de la Martinoire s'implante sur un terrain artificialisé d'environ 32 hectares. Il fait suite à une cessation d'activités, actuellement non soldée, d'une industrie présente sur ce dernier. La présente demande d'autorisation porte sur l'aménagement de 25 hectares situés au nord-est de ce terrain.

Cet aménagement consiste en un allotissement en six lots répartis de la façon suivante :

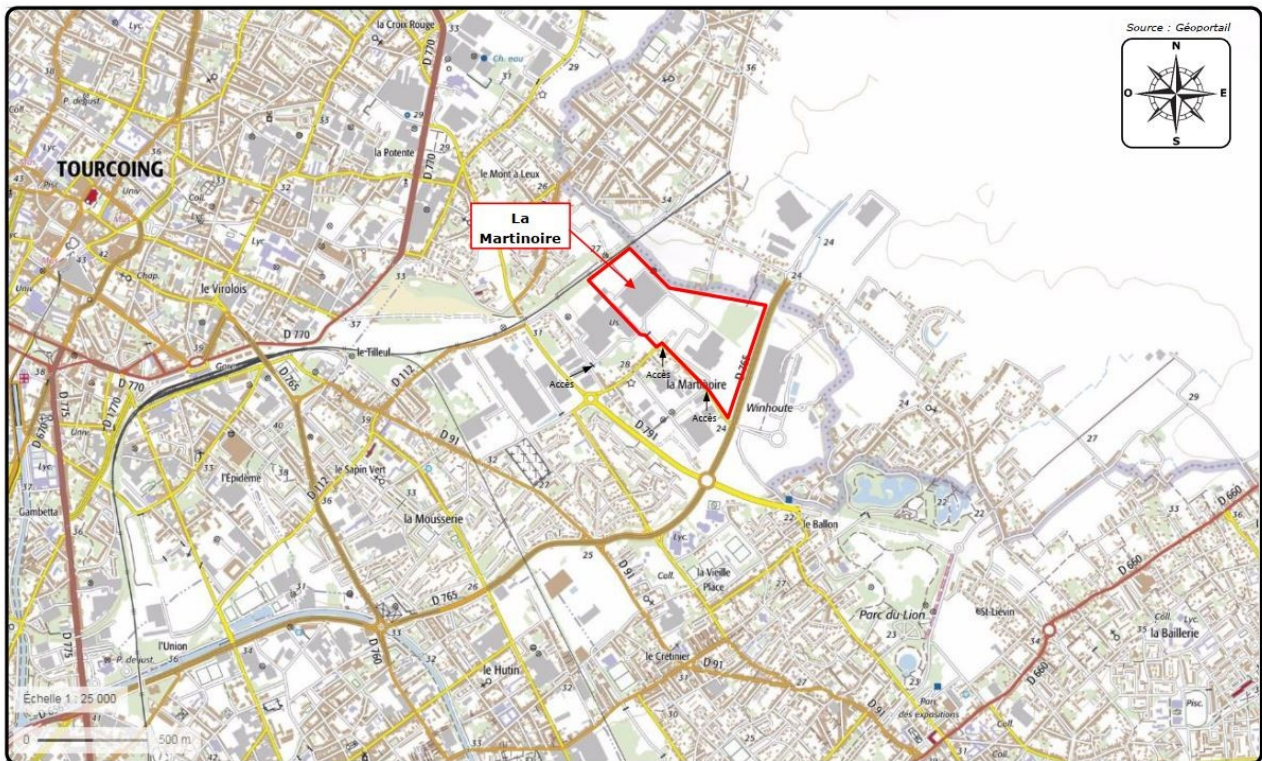
- lot A dédié à une plateforme logistique, d'environ 90 000 m² de surface de plancher ;
- lot B et C réservés à des bâtiments d'activités et d'une surface de plancher cumulée d'environ 40 000 m² ;
- lot D constituant une voirie commune desservant les lots A et B précités ;
- deux lots constituant une surface non constructible correspondant à une zone humide présente et à une zone boisée.

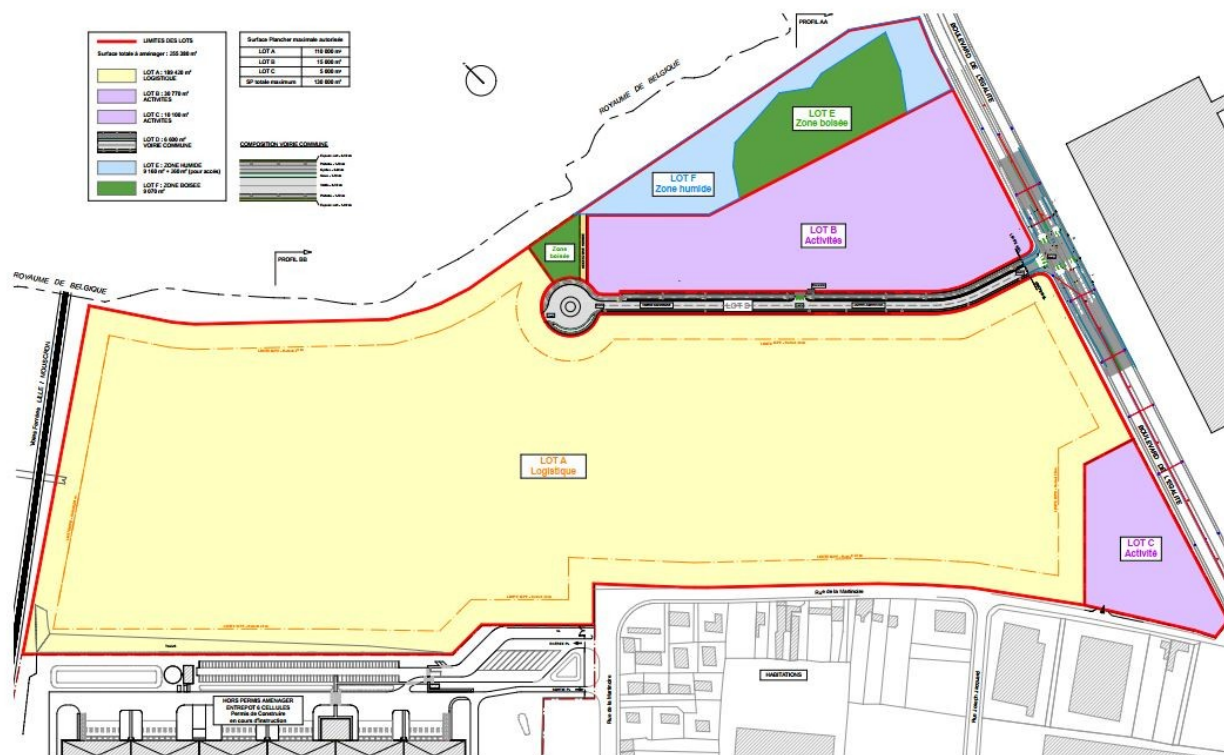
Des équipements nécessaires au fonctionnement de l'activité logistique, notamment des places de stationnement pour véhicules légers et poids lourds, seront également réalisés. Les pièces constitutives du dossier de demande de permis d'aménager indiquent qu'environ 430 places pour véhicules légers et 40 places pour poids lourds seront aménagées.

Compte-tenu de sa vocation, l'accessibilité au site est essentiellement routière :

- RD 791 (boulevard Jacques Bossut), à 300 m au sud-ouest ;
- RD 112 (rue du Mont à Leux) à 230 mètres au nord-ouest du site ;
- RD 765 (boulevard de la Fraternité) à 450 mètres au sud-est ;
- autoroute A 22 à 4,7 kilomètres au sud-ouest.

Le présent projet jouxte un autre projet d'activités logistiques dont un bâtiment, dénommé « B » (sans rapport avec le lot B décrit ci-dessus) est constitué de 6 cellules de 6 000 m² de surface de plancher chacune. Ce projet contigu a fait l'objet d'un avis tacite de l'autorité environnementale en date du 17 septembre 2018.





Source : étude d'impact dossier de demande de permis d'aménager juillet 2018

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 l'insertion paysagère, aux milieux naturels et à la biodiversité, à la gestion des eaux, à la mobilité et aux déplacements, à la pollution des sols ainsi qu'à l'énergie, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact reprend le contenu exigé par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

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

L'étude d'impact, à partir de la page 20, précise la compatibilité du projet avec les plans programmes.

Le projet est compatible avec le schéma de cohérence territoriale de Lille Métropole puisqu'il répond aux objectifs de son document d'orientations et d'objectifs. À l'échelle locale, il s'implante sur une zone urbaine UE (zone d'activités Périphérique) compatible avec sa vocation.

L'analyse des effets cumulés est réalisée en page 145 de l'étude d'impact pour certains projets connus sur le territoire au regard des thématiques environnementales usuelles, sous la forme de tableaux succincts, sans détail quantitatif.

Bien que l'aire d'étude considérée dans l'étude d'impact soit de 32 hectares, cette dernière n'aborde pas les impacts cumulés avec le projet d'entrepôt logistique situé sur le terrain voisin.

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

- *pour permettre d'apprécier les impacts cumulés générés par le projet d'entrepôt logistique jouxtant le site d'implantation du projet ;*
- *en détaillant, notamment au plan quantitatif, les impacts cumulés de tous les projets identifiés dans et à proximité de l'aire d'étude.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact présente deux variantes possibles pour le projet. La différence se situe principalement dans la disposition des bâtiments pour le lot A.

La première variante, dont les impacts sur l'environnement sont évalués dans l'étude d'impact, consiste en la création d'un bâtiment constitué de 15 cellules de 6 000 m² de surface de plancher chacune. La seconde consiste en la création de deux bâtiments, constitués chacun de 7 cellules de surface de plancher identique à la première variante, séparés par des voiries.

Les motivations du choix de la variante retenue, la seconde, restent assez floues, puisque le dossier indique « qu'elle est la plus majorante en termes d'impact environnemental, compte-tenu de la surface imperméabilisée et du nombre de véhicules pouvant être accueilli notamment ». À la lecture de cette phrase, il apparaît que ce choix répond aux objectifs de dimensionnement de l'activité logistique.

L'autorité environnementale recommande d'expliquer le choix d'une variante d'aménagement qui, selon l'étude d'impact, aurait le plus d'impacts environnementaux.

II.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est compréhensible par tous. Il reprend dans des tableaux synthétiques les éléments qui définissent le contenu de l'étude d'impact. Néanmoins, des documents graphiques illustrant sa localisation comme l'aménagement prévu permettraient une appréciation visuelle du projet.

L'autorité environnementale recommande d'ajouter des documents graphiques illustrant le projet.

II.5 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.5.1 Paysage et patrimoine

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe dans le quartier de la Martinoire, quartier urbanisé et à proximité d'habitations. Il se situe en dehors de tout périmètre de protection et de champs de visibilité des monuments inscrits ou classés. Bien que concerné par une servitude d'archéologie préventive, le site d'implantation du projet ne fera pas l'objet de prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde.

L'insertion paysagère et architecturale est un enjeu non négligeable pour ce projet étant donné sa proximité avec les habitations environnantes.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte du paysage

Selon le dossier, l'insertion paysagère est assurée par la préservation des ensembles végétaux. L'insertion urbaine sera réalisée grâce à la plantation de fourrés arbustifs délimitant le site d'implantation du projet.

Il aurait été intéressant d'étayer ce chapitre, à l'appui des pièces constitutives du dossier de permis d'aménager, en proposant des esquisses architecturales afin de permettre d'apprécier visuellement le projet tant en perceptions proches que lointaines.

L'autorité environnementale recommande de compléter le volet de l'évaluation environnementale relatif à l'insertion paysagère par l'ajout d'esquisses architecturales ou de photomontages permettant d'apprécier les perceptions proches comme lointaines du projet et d'appréhender la visibilité du site depuis les axes routiers le desservant.

II.5.2 Milieux naturels et biodiversité

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet se situe en dehors de tout zonage réglementaire. Les enjeux écologiques concernent principalement la présence d'espèces faunistiques et floristiques d'intérêt patrimonial et protégées sur le site d'implantation du projet, à savoir :

- l'Ophrys abeille ;
 - le Hérisson d'Europe ;
 - deux espèces de chiroptères : la Pipistrelle commune et la Sérotine commune ;
 - deux espèces d'avifaune d'intérêt patrimonial : le Chardonneret élégant, l'Hypolaïs polyglotte.
- > Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des milieux naturels et de la biodiversité**

L'évaluation des impacts du projet sur la biodiversité est détaillée à la fois pour la phase de travaux et pour la phase d'exploitation.

En ce qui concerne la première phase, les mesures d'évitement et de réduction seront réalisées à l'aide de dispositifs spécifiques tels que : plan de circulation, gestion des terres et déblais, balisages et respect des cycles de vie des espèces.

Pendant la phase d'exploitation, le projet prévoit un adoucissement des pentes des bassins de rétention des eaux pour réduire le risque de noyades d'individus ainsi qu'une adaptation de l'éclairage, pour limiter les perturbations des espèces d'avifaune et de chiroptères. Par ailleurs, le dossier précise qu'une charte sera mise en place pour lutter contre la prolifération des espèces toxiques et envahissantes.

La diversité végétale sera entretenue par le maintien voire l'implantation de végétaux tandis que la flore protégée sera transplantée au nord. Par ailleurs, l'étude précise qu'un boisement et une zone humide seront aménagés.

Selon le dossier, des habitats seront détruits sans mise en avant de mesures de compensation, puisque le dossier mentionne seulement qu'une partie des zones favorables aux espèces concernées est évitée. Il aurait été nécessaire d'une part de localiser les habitats impactés par le projet et d'autre part de détailler les mesures compensatoires associées.

En ce qui concerne l'Ophrys abeille, espèce floristique protégée peu présente dans le secteur, le dossier indique qu'au moins 200 individus ont été recensés sur l'emprise totale dont 156 présents sur le périmètre d'aménagement de 25 hectares. Il indique par ailleurs qu'environ 75 % des pieds et 4,3 hectares d'habitats de cette espèce seront détruits définitivement. Enfin, il relève que seuls 20 % des pieds seront sauvés et qu'une zone d'évitement de 0,68 hectare, où l'habitat de cette espèce sera préservé, et où des spécimens seront réimplantés, constituera ainsi une zone de compensation.

À la lecture du dossier, il apparaît des imprécisions sur le projet considéré : l'état initial semble effectué sur l'aire d'étude de 32 hectares alors que les mesures compensatoires semblent concerner uniquement le périmètre du projet porté par le dossier de demande de permis d'aménager. Par ailleurs, puisque le dossier mentionne que la zone définie en compensation de la destruction d'habitats d'Ophrys abeille est constitué en fait d'une zone d'évitement, il apparaît que la compensation n'en est pas véritablement une.

Il est à noter que le Conseil national de protection de la nature dans son avis sur la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées ne s'est pas opposé à la destruction des pieds d'Ophrys sous réserves :

- de la prise en considération des bordures boisées et prairiale situées en limite nord-ouest et à l'est du site à aménager dans l'élargissement des mesures compensatoires,
- que les secteurs nouvellement définis qui s'ajoutent aux zones d'évitement et de compensation pour constituer le socle des espaces soient gérés selon un plan de gestion pour une période de 30 ans,
- de suivis qui doivent être programmés à des fréquences définies par le plan de gestion sous le contrôle de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et du Conservatoire botanique national de Bailleul.

L'étude de caractérisation de zone humide fournie dans le dossier conclut à la présence d'une telle zone sur une surface de 0,2 hectare au nord-est du terrain. Cette surface ne correspond pas à celle présentée dans le dossier loi sur l'eau, estimée à environ 1,4 hectare. La surface de zone humide annoncée dans l'étude d'impact doit concorder avec celle du dossier précité.

Cette zone est totalement détruite suite à l'imperméabilisation du terrain. L'étude d'impact passe sous silence les mesures d'évitement. Une zone humide d'une surface de 0,4 hectare est recréée au nord. Du point de vue quantitatif, elle répond aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie. Du point de vue qualitatif, l'équivalence

fonctionnelle est indiquée en annexe. Elle mériterait d'être explicitée dans l'étude d'impact.

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

- *une description plus détaillée des mesures visant à éviter, réduire voire compenser les impacts du projet global sur les habitats floristiques comme faunistiques, incluant notamment la localisation de ces derniers ;*
- *la prise en compte des réserves émises par le Conseil national de protection de la nature suite à son avis sur la demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées ;*
- *une description des mesures visant à éviter, réduire et compenser l'impact sur la totalité de la surface de 1,4 hectare de la zone humide présente et précisée dans le dossier loi sur l'eau ;*
- *l'ajout d'une comparaison de la fonctionnalité de la zone humide recréée avec celle détruite suite à l'imperméabilisation.*

II.5.3 Ressource en eau (quantité et qualité)

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet se situe dans le bassin versant de la Deûle. Il est en dehors des périmètres de protection de captage d'eau potable. Il est concerné par un risque de remontée de nappe sub-affleurante au nord. Les enjeux liés à la gestion de la ressource en eau sont importants au regard non-seulement de la perméabilité des sols, classée « faible » à « très faible » mais aussi au regard de l'artificialisation et l'imperméabilisation engendrées par le projet.

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

L'étude d'impact présente des méthodes de gestion usuelles de la ressource en eau.

Un raccordement au réseau d'assainissement collectif est prévu. L'assainissement de l'agglomération de Wattrelos étant jugé non-conforme, la Métropole européenne lilloise doit être consultée pour étudier les modalités techniques d'un raccordement à son réseau. Le cas échéant le projet devra donc être modifié.

En l'état, le dossier précise que les eaux pluviales des parties communes seront collectées dans des noues et bassins de tamponnement. Des filtres équiperont ces ouvrages pour réduire les risques de pollution des eaux par les hydrocarbures des zones véhicules légers et poids lourds. Le rejet dans le réseau est effectué à l'aide d'un débit régulé à hauteur de 2 l/s/ha. Leur dimensionnement est prévu pour un évènement d'occurrence trentennale et d'une durée de vidange de 48 heures.

Pour les lots A, B et C, la gestion des eaux est ici à la parcelle et également réalisée par les mêmes types d'ouvrages hydrauliques. Néanmoins, des dispositifs tels débourbeurs, séparateurs hydrocarbures seront mis en place avant rejet.

En revanche, le projet ne prévoit pas de mesures spécifiques pour la gestion des eaux de toitures. Il aurait été intéressant de proposer des dispositifs permettant de récupérer ces eaux dans le but d'entretenir les espaces verts et d'économiser cette ressource.

L'autorité environnementale recommande de compléter le volet gestion des eaux par :

- *une confirmation des possibilités de raccordement au réseau de l'agglomération de Wattrelos, jugé non conforme ;*
- *une étude des possibilités de réutilisation des eaux de toiture pour diminuer la consommation de la ressource en eau.*

II.5.4 Mobilité et déplacements

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les bâtiments qui seront construits sur le site d'implantation du projet seront dédiés à des activités logistiques. À cela, s'ajoute tous les équipements et services nécessaires pour permettre la fonctionnalité du site. Par conséquent, l'accessibilité du site est essentiellement routière. Néanmoins, le projet est accessible en transports en commun par les lignes de bus n°35 et Z6 desservant les arrêts « Égalité », « Winhoutte » et « Jacquard » situés dans un rayon de 500 mètres autour du site. Dans ce périmètre, se situe également la gare ferroviaire de Mouscron-Frontière. Compte-tenu de la desserte en transports en commun et de la vocation du site, le projet doit prendre en compte les opportunités offertes par le réseau présent pour diminuer le trafic routier.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la mobilité et des déplacements

L'étude d'impact mentionne que l'estimation du trafic existant repose sur les résultats des comptages routiers réalisés en 2012 et 2013 par la Métropole européenne lilloise.

Le dossier précise que l'augmentation prévisible du trafic est d'environ +6 % sur la route départementale 765 et de + 10 % sur la route départementale 791 en prenant pour hypothèse 2,5 poids lourds par jour et par porte de quai sur le périmètre du projet d'aménagement et un trafic journalier de 400 véhicules pour les salariés.

En revanche, la capacité d'absorption des flux routiers engendrés par ce projet n'est pas expliquée. Il aurait été intéressant de les étudier tout comme l'influence du carrefour « en tourne à gauche » proposé par la Métropole européenne lilloise sur la répartition du trafic.

Par ailleurs, le nombre de quais mériterait d'être précisé : bien que 160 portes de quais soient présentées dans le cadre du permis d'aménager, l'étude d'impact indique que 127 portes de quais sont à considérer au niveau des bâtiments logistiques. Afin d'analyser la totalité des enjeux environnementaux, il conviendrait de considérer la totalité des portes de quai sur l'emprise du projet : l'emprise de l'aménagement ainsi que celle du projet d'activités logistiques limitrophe.

En ce qui concerne l'incitation à réduire l'usage de la voiture, le dossier mentionne très clairement la bonne desserte en transport en commun ainsi que la présence d'aménagement permettant l'accessibilité en modes actifs. Il indique également qu'un plan d'aménagement de voiries est prévu pour desservir les lots.

Cette incitation pourrait être accentuée par une description des cheminements piétons et pour modes actifs au sein du site. Par ailleurs, compte-tenu du nombre futurs de salariés, il est souhaitable de réaliser un plan de mobilité inter entreprises, obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés, pour réduire l'autosolisme¹ et mettre en place des dispositifs tels que le covoiturage et l'autopartage. En outre, le développement de modes alternatifs à la voiture et la réduction de l'autosolisme permettraient de réduire l'artificialisation des sols à travers une diminution de l'offre de stationnement.

Enfin, compte-tenu de la proximité de la gare ferroviaire de Mouscron-Frontière et dans le but de réduire le trafic routier, il aurait été intéressant d'étudier l'opportunité de recourir au fret ferroviaire pour l'activité elle-même.

¹Fait de circuler seul dans un véhicule

L'autorité environnementale recommande de compléter le volet mobilité et déplacements de l'étude d'impact par :

- *une analyse des capacités d'absorption des voiries présentes et des solutions envisagées en termes d'aménagement des voiries et carrefours existants pour réduire les éventuels risques de congestion ;*
- *la prise en compte du projet d'activités logistiques avoisinant le site d'implantation du projet afin d'estimer plus précisément l'augmentation du trafic poids lourds ;*
- *une description du plan d'aménagement des voiries permettant d'apprécier les itinéraires piétons et pour modes actifs au sein de l'emprise totale du projet ;*
- *la réalisation d'un plan de mobilité inter entreprises pour inciter les salariés à utiliser l'offre de transport en commun existante et pour réduire l'usage de la voiture particulière ;*
- *une étude d'opportunité du transport de marchandises par fret ferroviaire.*

II.5.5 Pollution des sols

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'implante dans un quartier qui présente une forte vulnérabilité à la pollution des sols. En effet, 17 sites répertoriés dans les bases de données BASIAS et BASOL sont présents dans un rayon de moins de 500 mètres autour de l'emprise du projet.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Un diagnostic environnemental de la qualité des sols a été effectué en janvier 2018. La conclusion laisse apparaître une pollution des sols due à une contamination en hydrocarbures totaux, dont des hydrocarbures aromatiques polycycliques, et des benzènes ainsi qu'en métaux. Une évaluation quantitative du risque sanitaire a été réalisée suite à ce diagnostic.

Cette évaluation conclut à l'existence d'un risque sanitaire généré par la présence de benzène dans les sols et notamment d'un spot situé à proximité des cuves de la chaufferie. Les concentrations mesurées révèlent un risque sanitaire sans seuil² non négligeable amenant à une incompatibilité du site avec le projet d'activités logistiques. Afin de le rendre compatible, il est proposé dans l'étude quantitative de risque sanitaire d'excaver les terres polluées et de réaliser une analyse du risque sanitaire résiduel afin de statuer sur la compatibilité du site avec la vocation du projet. Cependant, l'étude d'impact conclut à cette compatibilité, sans démonstration.

L'autorité environnementale recommande de compléter le volet de l'étude d'impact concernant les pollutions résiduelles sur le site par :

- *la réalisation d'une analyse des risques résiduels permettant de conclure sur la compatibilité du site avec sa future vocation ;*
- *une actualisation des conclusions de ce volet de l'étude d'impact compte-tenu des conclusions apportées.*

II.5.6 Énergie, climat

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet occasionne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre compte-tenu non seulement de l'augmentation du trafic poids lourds (d'environ 10 % sur les axes routiers structurants) lié à la croissance des activités logistiques mais aussi de la nécessité de chauffer les

² Effet qui apparaît quelle que soit la dose reçue

bâtiments qui présentent d'importantes dimensions. A contrario, il présente certaines opportunités pour réduire et compenser ces émissions : une diminution de la consommation énergétique de ces derniers par une amélioration des performances thermiques ou la production d'énergies renouvelables en toiture peuvent ainsi être mises en place.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier est très évasif sur les opportunités qu'offre le site pour produire de l'énergie renouvelable. En effet, aucune étude analysant la potentialité du site n'est jointe à ce dossier. Seule la compatibilité du projet avec certaines orientations du schéma régional Climat Air Énergie est détaillée. L'estimation des émissions de gaz à effet de serre n'est pas précisée dans l'étude d'impact. Par ailleurs, le dossier indique que les cellules photovoltaïques seront autorisées sans toutefois donner d'informations supplémentaires. Compte-tenu de l'importante surface de toiture disponible, il aurait été intéressant d'étudier les opportunités d'utilisation de panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques.

En ce qui concerne les performances énergétiques des bâtiments, l'étude d'impact précise qu'ils respecteront la norme RT 2012 et qu'une étude de faisabilité des approvisionnements en énergie devra être menée dans le cadre de chaque demande de permis de construire. Pour réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, l'étude d'impact énonce certaines préconisations qui devront être prises en compte lors de la construction des bâtiments :

- recours à l'éclairage naturel (détecteurs de présence, minuteries, commandes d'éclairage),
- choix des matériaux, système de renouvellement d'air double flux,
- double vitrage,
- limitation de l'utilisation de la climatisation,

L'autorité environnementale recommande de compléter sur le plan énergétique l'étude d'impact par la réalisation d'une étude portant sur l'opportunité de produire des énergies renouvelables et d'inciter, via le règlement de l'aménagement, à l'utilisation de telles énergies afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.