



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Hauts-de-France  
sur le projet de construction d'un entrepôt à Avion (62)  
déposé par la société Goodman France**

n°MRAe 2018-2869

## 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 6 novembre 2018 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de construction d'un entrepôt à Avion, dans le département du Pas-De-Calais.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée et Denise Lecocq, et M. Étienne Lefebvre.*

*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 le 12 septembre 2018 pour avis à la MRAe, qui en a délibéré.*

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, l'agence régionale de santé Hauts-de-France a été consultée par courriel du 24 juillet 2018.*

*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.*

## Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Goodman France consiste en la création d'un entrepôt logistique comprenant 5 cellules de stockage pour une surface totale de 31 060 m<sup>2</sup>, sur le territoire de la commune d'Avion, dans le département du Pas-de-Calais. Le site occupera une surface de 6,5 hectares pris sur des terres agricoles, dans la zone industrielle des quatorze.

L'entrepôt est une installation classée pour la protection de l'environnement. Les produits stockés pourront être des matières combustibles, polymères, bois, papier/cartons. L'entrepôt ne permettra pas le stockage de matières dangereuses. L'habitation la plus proche est située à environ 100 mètres au nord du projet.

Les enjeux environnementaux principaux du projet sont la consommation foncière, la prise en compte des nuisances sonores et des risques d'incendie, les impacts du trafic routier sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

L'analyse des impacts manque de précisions et de justifications d'une manière générale.

La prise en compte des incidences est à améliorer. Il manque notamment des mesures favorables à la réduction de la consommation foncière, à celle du trafic routier, à l'utilisation d'énergie renouvelable et au confinement du risque d'incendie à l'intérieur du site.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### **I. Le projet de construction d'un bâtiment logistique à Avion**

La société Goodman France a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exploiter un bâtiment logistique sur le territoire de la commune d'Avion, dans le département du Pas-de-Calais. L'entrepôt est une installation classée qui relève du régime d'autorisation pour le stockage de matières combustibles classables sous les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature des installations classées. Ce dossier intègre une déclaration au titre de la loi sur l'eau pour la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature, pour le rejet de ses eaux pluviales dans les eaux superficielles.

Le site du projet, localisé dans la zone industrielle des Quatorze, au sud de la commune d'Avion, occupera une surface de 6,57 hectares prise sur des terres agricoles. Ce projet s'inscrit dans le processus de développement de cette zone par la communauté d'agglomération de Lens-Liévin. Elle accueille des activités de petites industries et agricoles. Desservie par la route départementale 40 qui passe au nord, la zone industrielle est limitée par des terrains agricoles, à l'exception de la zone au nord où des habitations sont présentes au-delà la route. La desserte du site se fait par la route départementale 40 via la route nationale 17, qui relie les autoroutes A211 et A26.

Le projet consiste à construire un entrepôt logistique comprenant 5 cellules de stockage pour une surface totale de 31 060 m<sup>2</sup> et à aménager des voiries et parkings. Le bâtiment aura une hauteur de 12,2 mètres. Des bureaux seront aménagés en R+1. Les produits stockés pourront être des matières combustibles, polymères, bois, papier/cartons. L'entrepôt ne permettra pas le stockage de matières dangereuses.

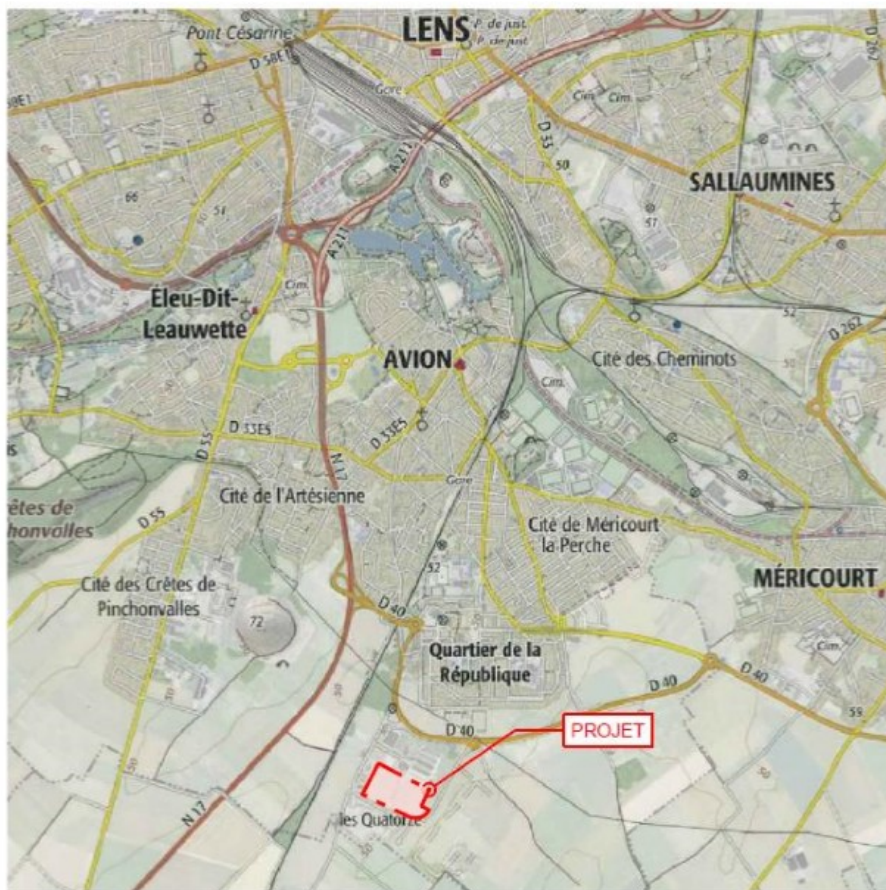


Figure 1 : Localisation du projet [Source Geoportail]

*Localisation du projet en rouge (source : dossier)*

*Plan du projet (source : dossier)*



*Plan de masse du bâtiment logistique*

## **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 traite les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels et à la biodiversité, dont Natura 2000, à l'eau, à la mobilité, aux risques naturels et technologiques, à l'énergie et au climat, et aux nuisances et à la santé.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par les articles R.122-5 et R.512-8 du code de l'environnement.

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

Le projet est situé dans le secteur central de la zone industrielle des Quatorze, en zone UEa du plan local d'urbanisme d'Avion destinée à recevoir des établissements à usage d'activités, comportant des installations classées. Il est donc en conformité avec la destination de cette zone.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet du bâtiment logistique avec les orientations fondamentales du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Artois-Picardie couvrant la période 2016-2021. Le projet figure dans le périmètre du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle qui est en cours d'élaboration. Après analyse, le dossier conclut à une compatibilité du projet avec ce document.

L'articulation avec le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas-de-Calais est justifiée par la mise en place d'un suivi régulier des rejets de chaufferie.

Le dossier analyse l'articulation du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) des agglomérations de Lens-Liévin et Hénin-Carvin avec lequel il est jugé compatible.

Concernant le cumul d'impact avec les autres projets connus, le dossier précise que, dans l'environnement proche du site, le projet d'entrepôt logistique Intermarché ITM LAI est connu. Le principal effet cumulé est l'augmentation de trafic routier. Le trafic généré par ITM LAI sera de 300 poids-lourds et 300 véhicules légers. Il est indiqué que la zone a été conçue pour accueillir des activités logistiques dont les flux routiers pourront être absorbés par les infrastructures routières existantes, dont la capacité d'accueil sera néanmoins renforcée par les travaux d'élargissement de la route nationale 17. Cette affirmation reste cependant à démontrer.

*L'autorité environnementale recommande de chiffrer la capacité d'accueil du trafic de la zone industrielle suite au renforcement de la route nationale 17 et de la comparer aux estimations de trafic dû au cumul des projets.*

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

L'étude d'impact ne mentionne pas les différentes variantes possibles de ce projet en termes d'emplacement. Par contre, elle justifie le choix d'implantation du projet comme répondant favorablement à des critères d'exploitation et de logistique :

- surface du terrain disponible permettant le développement d'une activité logistique ;
- accès rapide aux autoroutes A211 et A26 .

D'autres variantes auraient pu être proposées pour réduire l'emprise foncière du projet.

*Compte tenu des enjeux en termes de consommation foncière, l'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives, en termes d'emplacement ou de surface retenue pour le projet, afin de minimiser les impacts sur l'environnement.*

### **II.4 Résumé non technique**

Le résumé non technique reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact mais reste peu illustré.

*L'autorité environnementale recommande d'accompagner le résumé non technique de davantage de documents iconographiques.*

### **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 Consommation d'espace**

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

Le projet s'implante sur un terrain agricole de 6,5 hectares, dans une zone destinée par le plan local d'urbanisme de la commune d'Avion à accueillir des activités artisanales, industrielles, commerciales et tertiaires.

##### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le dossier prévoit une zone de stationnement de véhicules légers au sud du bâtiment de 160 places. 30 quais poids lourds sont également prévus au sud du projet. Le dossier ne précise pas selon quels critères l'offre de stationnement des véhicules a été dimensionnée ni si la modération de la consommation d'espace et de l'imperméabilisation des sols a été recherchée à cette occasion.

*L'autorité environnementale recommande de démontrer que le dimensionnement de l'offre de stationnement a été réalisée afin d'optimiser l'emprise au sol du projet et de réduire l'imperméabilisation et ses effets induits.*

- Prise en compte du principe d'économie d'espace

L'artificialisation des sols agricoles sur une surface importante de 6,5 hectares, dont l'imperméabilisation partielle sera difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols et des services écosystémiques qu'ils rendent, notamment sur l'écoulement des eaux de ruissellement et le stockage de carbone.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'étudier des solutions de réduction de la consommation d'espace ;*
- *d'analyser la possibilité de végétaliser les toitures et les parkings pour réduire ou compenser les effets de l'imperméabilisation.*

## **II.5.2 Paysage et patrimoine**

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet n'est pas concerné par des périmètres de protection de monuments historiques ni par des sites inscrits ou classés.

- Qualité de l'évaluation environnementale

Les cônes de vue sont étudiés et des photomontages sont présentés pour illustrer l'impact du projet. L'autorité environnementale n'a pas de remarque sur cette partie.

- Prise en compte du paysage et du patrimoine

Les mesures d'insertion paysagère consistent à végétaliser le contour du projet ainsi que les bassins de rétention d'eau qui s'y trouvent. Des aménagements sont prévus telle que la plantation d'arbres et d'arbustes en périphérie de la parcelle. Les essences locales seront privilégiées. Une zone forestière à renaturer se situant à proximité du projet, il conviendrait de prêter une attention particulière aux essences qui seront utilisées.

Par ailleurs, l'absence de photomontage ne permet pas de juger de l'efficacité de cette mesure.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de présenter des photomontages permettant de visualiser les mesures paysagères envisagées pour l'insertion du bâtiment dans l'environnement ;*
- *d'apporter une attention toute particulière aux essences choisies pour l'intégration paysagère du site, notamment en raison de la proximité d'une zone forestière à renaturer. Le pétitionnaire pourra se référer au guide pour l'utilisation d'arbres et d'arbustes pour la végétalisation à vocation économique et paysagère en région Nord-Pas-de-Calais édité par le conservatoire botanique national de Bailleul.*



### II.5.3 Milieux naturels

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en dehors de toute zone de protection particulière. Le site Natura 2000 le plus proche se situe à environ 19 km du terrain d'implantation. Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I se situent néanmoins dans un environnement proche du site :

— la ZNIEFF de type I n°310007231 « terril 75 d'Avion (de Pinchonvalles) », située à environ 2 km au nord-est de l'emprise du projet.

— la ZNIEFF de type I n° 310013754 à environ 3 km au sud-ouest du site, « forêt domaniale de Vimy, le coteau boisé de Farbus et bois de l'Abîme ».

Le terrain du projet est une parcelle cultivée.

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

Des inventaires ont été réalisés en mai et juin 2018. Le diagnostic n'a pas mis en évidence d'espèce végétale ou animale patrimoniale ou protégée. Il est indiqué dans l'étude d'impact (page 29) que d'autres inventaires devraient être réalisés entre août et septembre et qu'après la réalisation de ces inventaires complémentaires, la pression d'inventaire sera suffisante au regard de la nature actuelle du site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par les résultats et l'analyse des inventaires faune-flore complémentaires réalisés d'août à septembre 2018 et de démontrer que la pression d'inventaire est suffisante.*

L'étude conclut à des enjeux négligeables sur la flore et faibles sur la faune et des « impacts maîtrisés » sur la faune et la flore (page 67).

Sous réserve des résultats des inventaires complémentaires et de la prise en compte dans les choix d'aménagements paysagers de la forêt à renaturer à proximité du site, l'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler, sauf sur un point relatif à l'éclairage du site. Il est en effet précisé que le site sera éclairé de nuit, les seules mesures prises pour le risque de pollution lumineuse étant :

- une intensité lumineuse appropriée ;
- l'orientation des cônes lumineux limitant l'éclairage à l'enceinte du site.

Les éclairages seront de type LED, qui, s'ils sont économes en énergie, ont des impacts négatifs par exemple sur les insectes.

*Étant donné la superficie du site, l'autorité environnementale recommande d'approfondir les mesures de réduction de la pollution lumineuse.*

## II.5.4 Évaluation des incidences Natura 2000

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Un site Natura 2000 est présent à une distance d'environ 19 km du projet, il s'agit du site Natura 2000 correspondant à la zone de protection spéciale FR 3112002 « Les cinq Tailles », désignée au titre de la directive oiseaux.

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

Étant donné la distance du site le plus proche, aucune étude d'incidence n'a été réalisée.

Il aurait été souhaitable qu'a minima aient été rappelées les espèces d'oiseaux ayant conduit à la désignation du site pour renforcer la démonstration de l'absence d'enjeu au regard de leur aire d'évaluation<sup>1</sup>.

## II.5.5 Eau et milieux associés

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le terrain n'est pas situé dans une aire d'alimentation d'un captage prioritaire identifié par le SDAGE du bassin Artois-Picardie. La zone d'étude du projet est en dehors des zones à dominante humide identifiées par le SDAGE.

Le projet conduira à l'imperméabilisation de 4,5 hectares.

Le confinement des déchets et polluants est à étudier pour la préservation de la ressource en eau.

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'eau et des milieux associés

L'avis favorable d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique pour le département du Pas-de-Calais relatif à la gestion des eaux pluviales du projet figure dans le dossier.

Les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées des voiries légères et du parking de véhicules légers seront collectées dans des noues plantées de plantes héliophytes ou de roseaux avant d'être dirigées vers un bassin d'infiltration. Les eaux de ruissellement des voiries lourdes rejoindront un bassin étanche après passage dans un séparateur à hydrocarbures puis seront dirigées vers un bassin d'infiltration. Le dossier précise les hypothèses retenues pour le dimensionnement de ces bassins.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation sur la prise en compte de la gestion des eaux pluviales par le projet.

<sup>1</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.

Il est confirmé, grâce aux sondages pédologiques, qu'il n'y a pas de zone humide sur le site.

Concernant la cuve de fioul, elle sera stockée à l'intérieur du bâtiment dont le sol est constitué d'une dalle en béton, dans une zone dédiée.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation.

## **II.5.6 Risques naturels et technologiques**

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

Le site du projet est concerné par un plan de prévention du risque inondation par ruissellement et coulée de boues prescrit le 3 mai 2002 mais non approuvé. Ce plan n'est pas présenté dans le dossier. D'après la cartographie du site [georisques.gouv.fr](http://georisques.gouv.fr), l'emprise du projet n'est pas concernée par ce risque d'inondation, qui demande une confirmation au regard des travaux engagés dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention des risques.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser le projet au regard du projet de plan de prévention des risques d'inondation prescrit le 3 mai 2002 .*

Le risque d'incendie et de dégagement de fumées toxiques existe.

La présence de cavités est probable sur la commune d'Avion.

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

Afin de savoir si des flux thermiques sortiraient du site en cas d'incendie, des modélisations des flux ont été réalisées. Les différents cas modélisés ont montré que les zones d'effets thermiques létaux et létaux significatifs restent confinées à l'intérieur des limites de propriétés, tandis que des zones à effets thermiques irréversibles – dans le cas d'un incendie d'une cellule contenant un stockage de polymères – dépassent les limites de propriété sur des espaces verts et sur la parcelle d'une entreprise voisine sans atteindre d'installations. L'étude indique que bien qu'aucune zone à enjeu ne puisse être impactée, les effets sont susceptibles d'impacter des personnes.

Une modélisation de la dispersion des fumées toxiques suite à un incendie a également été réalisée. Elle montre que le panache de fumée reste en altitude et qu'aucun effet toxique pouvant avoir des conséquences sur l'homme n'est attendu au sol.

L'étude de dangers présente les mesures préventives et de protection mises en place pour éviter ou limiter les effets d'un incendie sur le site. Celles-ci sont classiquement rencontrées dans les entrepôts et prévues par la réglementation : détection et extinction automatique incendie, réseau de poteaux incendie, extincteurs, robinets incendie armés (RIA), compartimentage du bâtiment pour limiter la propagation de l'incendie, etc. Toutefois, l'étude a montré des effets à l'extérieur de l'enceinte du site et ce point n'est pas résolu dans le dossier.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les mesures pour garantir le confinement d'un incendie et de ses effets dans l'enceinte du site.*

En ce qui concerne le confinement des eaux incendie, celui-ci est prévu dans un bassin étanche dont le dimensionnement est justifié dans l'étude.

L'autorité environnementale note qu'aucune analyse n'a été réalisée pour ce qui concerne la présence de cavités.

*L'autorité environnementale recommande de vérifier par une étude géotechnique l'absence de cavité sur le site.*

## **II.5.7 Bruit**

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'une des nuisances liées à l'activité qui sera développée sur le site concerne les nuisances sonores pouvant provenir notamment de la circulation de véhicules sur le site.

Les habitations les plus proches sont situées respectivement à 115 mètres à l'est (une maison) et à 350 mètres au nord (une zone résidentielle).

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une simulation des niveaux acoustiques pour le futur site en fonctionnement a été réalisée et montre un impact limité sur les zones habitées. L'étude indique aussi que des incertitudes peuvent exister au vu des hypothèses de modélisation adoptées et qu'il est conseillé de réaliser des mesures de contrôle après implantation du projet.

### ➤ Prise en compte du bruit

Des mesures sont proposées pour réduire les émissions sonores :

- installation des équipements bruyants dans des locaux spécifiques permettant de limiter le bruit extérieur (chaufferie) ;
- consignes pour l'arrêt des moteurs des camions à quais ou en stationnement ;
- consignes pour la limitation de la vitesse des véhicules sur le site.

*L'autorité environnementale recommande de prévoir des mesures acoustiques en phase d'exploitation et de compléter éventuellement les mesures de réduction des émissions sonores.*

## II.5.8 Transports et mobilité, air et climat

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet se situe à 4 km au sud de l'agglomération lensoise et à environ 12 km au nord-est d'Arras. Les poids-lourds accèderont à l'aire du projet par la route départementale 40, au nord de la zone industrielle, desservie par la route nationale 17, qui relie les autoroutes A 211 et A26, respectivement à Lens et Arras.

Le secteur est par ailleurs couvert par un plan de protection de l'atmosphère.

### ➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Le flux de véhicules prévu dans le projet est estimé à 150 poids-lourds en moyenne et 160 véhicules légers par jour. Les poids-lourds emprunteront les axes routiers principaux sans traverser le centre des agglomérations.

L'impact est qualifié de faible à modéré avec une augmentation du trafic de 1,7 % pour tous les véhicules, mais de 9,4 % pour les poids-lourds pour la route nationale 17, voie principale de circulation du secteur. Cette augmentation du trafic routier est susceptible d'affecter la qualité de l'air. Le rapport conclut rapidement à un impact sur la qualité de l'air réduit, en se limitant à l'analyse dans l'enceinte du site :

« l'impact sur l'environnement des émissions liées au gaz d'échappement des camions dans l'enceinte de l'aire du projet peut être considéré comme faible en comparaison de l'impact lié à la présence d'axes routiers importants à proximité du projet. De plus, une procédure sera mise en place afin de couper les moteurs des PL lorsqu'ils seront à quai. Enfin, la vitesse des véhicules sera limitée sur l'ensemble de la plate-forme à 30 km/h. »

*L'autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse sur la qualité de l'air en chiffrant plus précisément les augmentations de polluants atmosphériques dues à l'augmentation du trafic routier généré par la circulation des camions entrant et sortant du site.*

Les effets de la présente opération sur le trafic routier n'ont pas été évalués au regard des autres projets de la zone industrielle des Quatorze et notamment celui de la société Intermarché (ITM LAI).

*L'autorité environnementale recommande de présenter les données et évolutions du trafic et des émissions de polluants atmosphériques en évaluant les effets cumulés avec les autres projets de la zone industrielle.*

### ➤ Prise en compte des transports et de la qualité de l'air

L'étude ne développe pas d'analyse visant la réduction des trafics routiers, ne serait-ce qu'au travers de la desserte en transport en commun et l'utilisation des modes doux pour le personnel.

*L'autorité environnementale recommande de préciser les mesures envisagées pour faciliter le recours aux transports en commun, cheminements doux (comme l'installation d'abris à vélo...) et au covoiturage par le personnel.*

Le dossier ne présente aucune solution alternative au transport routier, que ce soit pour les personnes ou les marchandises. Pour ce type d'activités logistiques, il est regrettable qu'aucune analyse des possibilités offertes par les infrastructures ferroviaires n'ait été effectuée pour limiter l'impact du projet sur le trafic routier.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier la faisabilité d'un recours aux infrastructures ferroviaires pour le transport des marchandises et, selon les conclusions, de proposer les mesures adaptées.*

## **II.5.9 Énergie et climat**

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

L'entrepôt consomme de l'électricité pour l'éclairage, le chauffage des locaux sociaux, la climatisation des bureaux et les installations de charge d'accumulateur. Les chaudières de chaufferie utiliseront le gaz naturel et le groupe motopompe sprinkler sera alimenté par une cuve à fioul.

Le trafic routier induit par l'activité entraîne une augmentation de la consommation d'énergie fossiles et d'émissions de gaz à effet de serre.

### **> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'énergie et du climat**

Le bâtiment intègre dans sa conception des mesures de réduction de consommation d'énergie : utilisation de matériaux isolants, éclairage par LED. Ces mesures pourraient être complétées avec la production d'énergie renouvelable.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable qui compensera pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.*

La question de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre induites par le trafic routier est quasiment ignorée dans le dossier, puisqu'il est simplement écrit page 65 de l'étude d'impact « On notera que l'activité de logistique tend à rationaliser et à réduire le nombre de mouvements de camions en organisant ces mouvements de manière optimisée. », sans qu'aucun chiffrage ne soit présenté .

*L'autorité environnementale recommande de reprendre la partie de l'étude d'impact relative au climat.*