



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 création d'un entrepôt
à Noyelles-lez-Seclin (59)**

n°MRAe 2019-3629

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 1^{er} août 2019 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur de création d'un entrepôt à Noyelles-lez-Seclin dans le département du Nord

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Agnès Mouchard, Denise Lecocq, MM. Philippe Gratadour 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 complet a été transmis le 11 juin 2019 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 19 juin 2019 :

- 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.

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

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Prologis consiste à construire un bâtiment logistique sur la commune de Noyelles-lez-Seclin, dans le département du Nord, au sein d'une zone industrielle. La fonction du site est le stockage de produits finis manufacturés de la grande distribution. Il est soumis à la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement et est classé « site Seveso seuil bas »¹.

Les risques principaux identifiés pour ce type d'activité sont l'incendie et l'émission de fumées toxiques et opaques.

Le projet est situé dans une zone industrielle, à proximité de plusieurs entreprises, à 340 mètres d'habitations, à 1 km de la voie ferrée Lille Douai et à 2,9 km de l'autoroute A1. Il est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais. Par ailleurs, il est localisé dans une zone à enjeu pour l'eau potable et dans le périmètre du projet d'intérêt général des champs captants d'Houplin-Ancoisne.

L'étude de danger nécessite d'être complétée, notamment pour prendre en compte dans la définition des risques, la présence éventuelle d'installations frigorifiques et les panneaux photovoltaïques qui apparaissent sur les plans du dossier de permis de construire. Les effets de plusieurs incendies simultanés ne sont pas étudiés. En cas d'incendie sur le site, des effets thermiques et toxiques non létaux sortent des limites du site de projet, sans que l'évitement n'ait été recherché.

Aucune étude hydrogéologique n'est produite permettant de démontrer que les mesures prévues pour préserver la ressource en eau seront suffisantes, notamment en phase travaux. Compte-tenu des enjeux liés aux eaux souterraines, l'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une étude hydrogéologique permettant de définir les mesures adaptées de gestion des eaux tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

Concernant le bruit, l'étude nécessite d'être complétée par une modélisation du niveau futur du bruit aux abords du site et la démonstration que les mesures prévues seront suffisantes pour respecter la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement.

Concernant la qualité de l'air et les gaz à effets de serre, l'étude est succincte. L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, en tenant compte de l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et des véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, ainsi que de la mise en place ou non des panneaux photovoltaïques. Cette analyse devra par ailleurs prendre en compte les effets cumulés avec les autres bâtiments logistiques existants ou en projet, ainsi que les cycles de fonctionnement de la plateforme.

¹ Sites Seveso : sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs.

Enfin, il aurait été utile de faire une analyse approfondie des solutions ferrées et fluviales disponibles à proximité du site afin d'explorer les solutions alternatives au transport routier.

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

Avis détaillé

I. Le projet d'implantation d'un bâtiment logistique sur la commune de Noyelles-lez-Seclin

La société Prologis a déposé un dossier de demande de permis de construire (n°PC 05943719L0003) pour la construction d'un bâtiment logistique (nommé DC 3) dans la zone industrielle de Lille-Seclin, sur la commune de Noyelles-lez-Seclin dans le département du Nord. La société Prologis louera l'entrepôt à un (ou des) locataire(s) du secteur de la grande distribution. Le bâtiment logistique sera construit sur le site d'installations industrielles existantes qui seront détruites au préalable.

Le projet consiste à construire un bâtiment, d'une hauteur de 14,25 mètres et de 3,2 hectares de surface de plancher, sur un terrain d'une superficie d'environ 8,1 hectares.

Le projet comprend également des parkings, des espaces verts aménagés, des bassins étanches destinés au tamponnement des eaux pluviales et à la rétention des eaux d'incendies. Les aires de stationnement s'étendent sur 1,85 hectare et les espaces verts sont prévus sur 1,8 hectare (source : étude d'impact page 26).

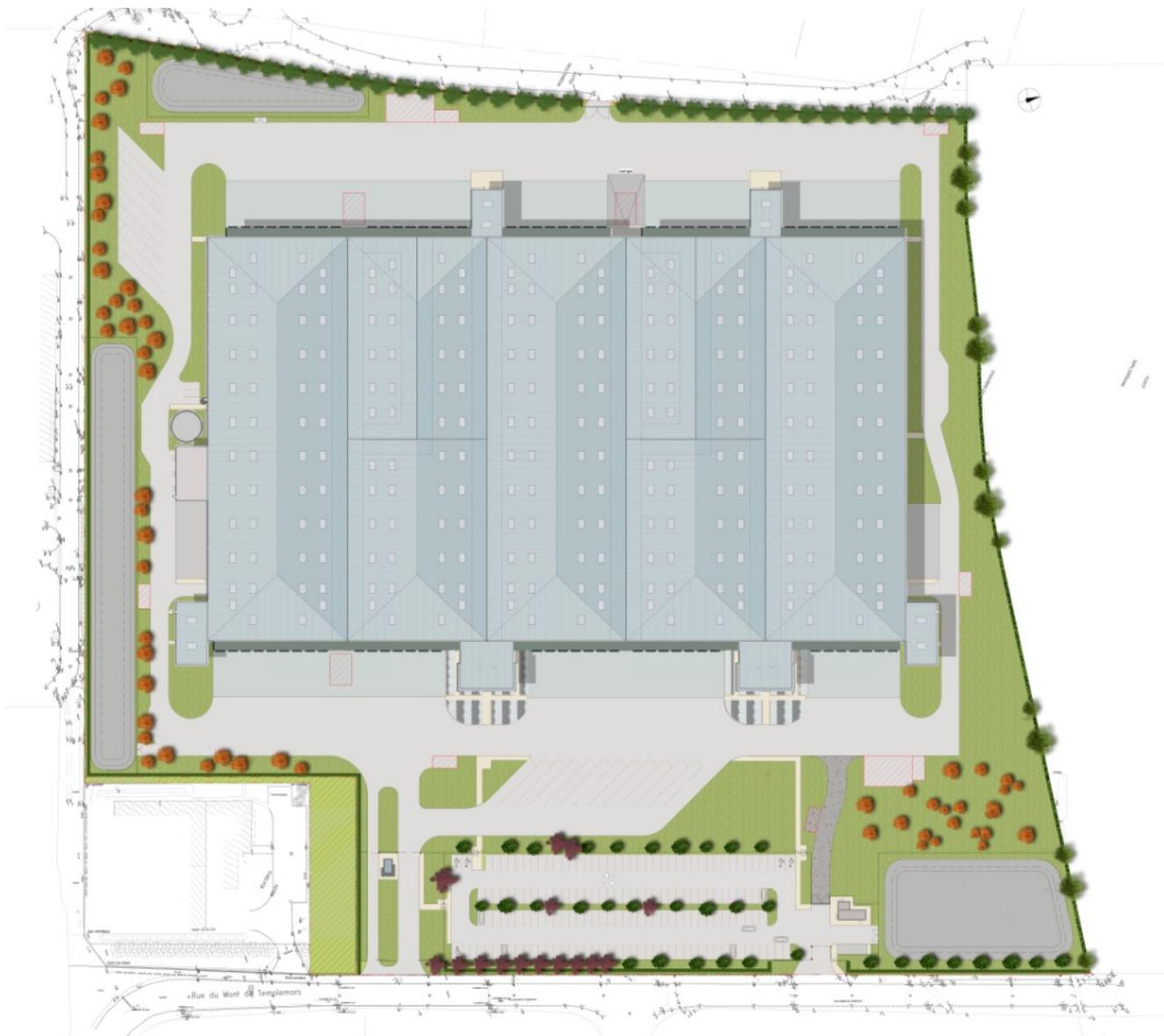
Le bâtiment comprendra selon le plan de masse cinq cellules de stockage de 6 000 m² accolées, avec des locaux techniques et des bureaux. Le projet présente également un poste de garde et une cuve sprinkler². Le pétitionnaire a fait le choix de déposer une autorisation d'exploiter « en blanc », (c'est-à-dire sans connaître ni l'exploitant ni les produits et les quantités stockés de manière précise) pouvant présenter différentes configurations. Les activités prévues consisteront à réceptionner, entreposer et expédier des produits, dont potentiellement des produits sensibles (aérosols, produits inflammables, etc).

Le bâtiment logistique est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement pour les rubriques relatives au stockage et dépôt de matériaux. Le dossier comprend une étude de danger.

L'installation sera classée site Seveso ³seuil bas.

² La cuve alimente un système qui reconnaît et signale un incendie et déclenche automatiquement le processus d'extinction.

³ Sites Seveso : sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs.



LEGENDE

- ① Végétation existante
- ② Hais bocagère existante à renforcer
- ③ Hais leylandis à planter
- ④ Dispositif végétal écran
Adress de haut jet en alignement
CARPINUS BETULUS
haie de leylandis existante
- ⑤ Places de stationnement arboré
CHARME COMMUN - 1 sujet / 4 places
- ⑥ Bosquets arbres moyens
- ⑦ Traitement minéral aux abords des bureaux

Niveau de référence 0.00 = 31.50 NGF

Construction d'un bâtiment logistique

Z.I. SECLIN
Rue du Mont de Templeman
59 139 NOUVELLES-LES-SECLIN

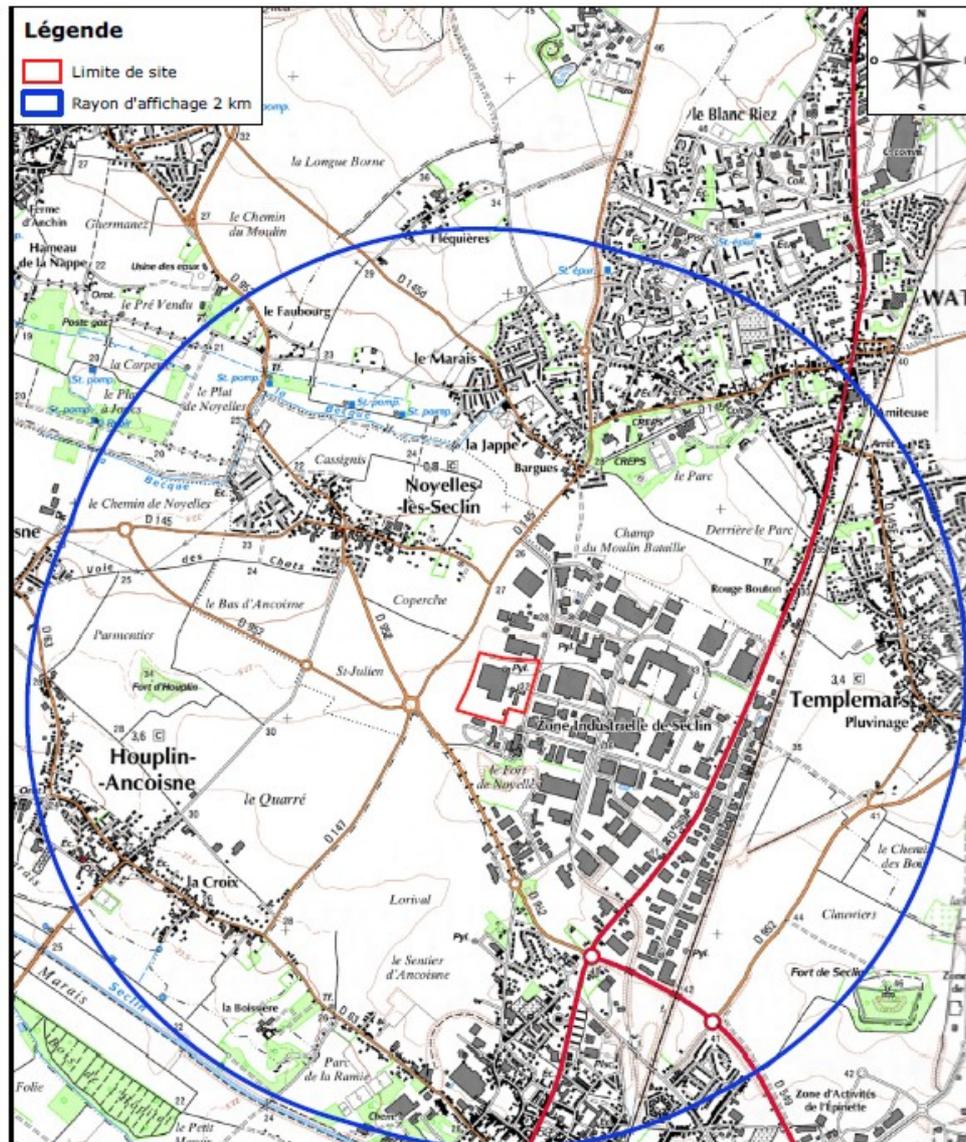
PERMIS DE CONSTRUIRE



Plan de masse (source : dossier)

Le projet est situé en bordure ouest de la zone industrielle et à proximité de nombreux bâtiments industriels : 10 installations classées pour la protection de l'environnement se trouvent dans un rayon de 500 mètres. L'habitation la plus proche est à environ 340 m au nord-ouest du site.

Le projet est situé à 2,9 km de l'autoroute A1 et à 1 km de la voie ferrée Lille-Douai. Le site est desservi par la ligne L92 du réseau de transport en commun Ilévia.



Localisation du projet (source : dossier)

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique n° 1b du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement relative aux installations classées pour la protection de l'environnement mentionnées à l'article L515-32 du code de l'environnement (installations Seveso).

L'autorité environnementale est saisie dans le cadre de la demande de permis de construire.

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, à l'eau, aux risques technologiques, aux déplacements, à l'énergie, au climat, à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté dans un document séparé de 18 pages. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble, ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Il n'est cependant pas illustré et il ne présente pas l'environnement du projet.

L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique avec une carte et des illustrations montrant l'environnement du projet et le projet lui-même, ainsi que le résumé non technique de l'étude de dangers en tenant compte des compléments apportés à l'étude de danger mentionnés au paragraphe II 4-3.

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

L'étude d'impact (pages 9 et suivantes) analyse la conformité du projet avec le plan local d'urbanisme intercommunal de la Métropole européenne de Lille. Le projet est situé en zone urbaine UE-S1 définie comme une zone d'activités périphérique incluse dans le périmètre de protection du projet d'intérêt général des champs captants d'Houplin-Ancoisne.

Cette zone est réglementée par l'arrêté préfectoral du projet d'intérêt général qui admet notamment les établissements à usage d'activités comportant des dépôts de produits chimiques potentiellement polluants dans la mesure où les aires de stockage et de mise en oeuvre des produits sont aménagées de telle sorte que les liquides en contact avec ces dépôts ne puissent pas se propager et polluer les eaux souterraines.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 du bassin Artois-Picardie est analysée sous forme d'un tableau (pages 70 et suivantes de l'étude d'impact). L'étude justifie la compatibilité en faisant valoir l'absence de zones humides sur le site, l'absence de pompage d'eau prévu et les mesures prises pour éviter toute pollution.

La commune de Noyelles-lez-Seclin est concernée par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle. L'articulation entre le schéma et le projet n'a pas été étudiée dans la mesure où le SAGE est en phase d'élaboration.

Le cumul d'impact avec des projets existants est présenté à la page 124 de l'étude d'impact. L'analyse porte sur l'extension d'un site d'un industriel de l'aviation (Dassault aviation) à 350 mètres du projet. L'étude indique que le trafic sur les axes routiers à proximité est « déjà important », que la part cumulée d'augmentation du trafic est « modérée », sans analyse chiffrée et détaillée.

Les effets cumulés avec la construction de bâtiments tertiaires et d'activités sur une surface de 2,5 hectares à 570 mètres du projet sont également évoqués (projet porté par le groupe Real Estate). Le trafic supplémentaire engendré par ce projet n'est pas estimé, car les locataires ne sont « pas encore connus ».

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts cumulés par une étude de trafic estimant la fréquentation des projets voisins. Lorsque les locataires ne sont pas encore connus, plusieurs scénarios peuvent être présentés, basés sur le retour d'expérience de projets analogues.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact justifie l'implantation du projet (pages 8 et suivantes) comme répondant aux critères suivants :

- non consommation de terres agricoles ou de zones naturelles (le projet s'implante dans une zone industrielle) ;
- la réhabilitation d'une friche industrielle ;
- la proximité de l'autoroute A1.

La justification apportée est incomplète dans la mesure où elle ne considère pas les impacts environnementaux du futur bâtiment, tels que la consommation d'espace, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ou le bruit. L'analyse de variantes aurait pu porter sur la comparaison de solutions pour réduire ces impacts environnementaux.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes d'impacts environnementaux (possibilité de recours à des modes de transport alternatifs au mode routier notamment ferroviaire, réduction des nuisances sur les habitations voisines, etc.) ;*
- *de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre la limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement⁴ et les objectifs de développement.*

Par ailleurs l'importance du développement de la logistique sur ce territoire mériterait quelques éléments sur le contexte et les besoins économiques au regard notamment de l'utilisation des bâtiments déjà autorisés.

L'autorité environnementale recommande de justifier l'installation de ce nouveau projet au regard des capacités déjà disponibles sur le territoire et avec des exploitants non encore identifiés.

⁴ Consommation d'espace, biodiversité, eau, risques technologiques, 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'implante au sein d'un parc d'activités sur un terrain d'une superficie d'environ 8,1 hectares déjà artificialisé. Les surfaces libres aménagées en espaces verts représenteront 1,8 hectare environ, soit 22 % de la surface totale (page 26 de l'étude d'impact). Le plan local d'urbanisme impose 20 % d'espaces végétalisés dans le règlement de la zone UE.

Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings, les toitures ou la mutualisation de parkings, ou l'augmentation de la hauteur du bâtiment, ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions d'aménagement conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

II.4.2 Eau et milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans une zone à enjeu pour l'eau potable, dans une zone de répartition des eaux de la nappe des calcaires carbonifères et dans une zone de lutte contre les pollutions diffuses. La vulnérabilité de la nappe de la craie est très forte (page 46 de l'étude d'impact).

Le projet se trouve également en zone d'activités périphériques du périmètre de protection d'intérêt général des champs captants d'Houplin-Ancoisne.

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

L'étude d'impact (page 39 et suivantes) présente le contexte hydraulique et géologique sur la base de la bibliographie.

Elle indique, qu'aucun prélèvement d'eau n'est prévu par le projet (étude d'impact page 64). La consommation d'eau annuelle est estimée à 3 000 m³ par an, ce qui est faible.

Elle précise aussi (page 64) que le projet ne produira pas d'eaux industrielles et que les eaux usées seront collectées et traitées par la station d'épuration d'Houplin-Ancoisne, qui est en capacité de les recevoir et les rejette dans la Deûle.

Concernant les eaux pluviales, un principe de gestion des eaux est présenté. Elles seront collectées séparément : les eaux de toitures seront collectées par un réseau spécifique et dirigées vers le bassin 2 ; les eaux de voiries, susceptibles d'être polluées aux hydrocarbures, seront dirigées vers les deux bassins de tamponnement étanches prévus sur le site (bassin 1 et bassin 2), avec prétraitement par un séparateur d'hydrocarbure. L'ensemble des eaux pluviales est ensuite dirigé vers le réseau d'eaux pluviales de la zone industrielle avec rejets dans la Becque à Wattignies, puis dans la Deûle.

Compte tenu de la localisation du projet à proximité des champs captants d'Houplin-Ancoisne, aucune infiltration n'est pratiquée (page 71 de l'étude d'impact).

Concernant les déversements accidentels, le sol des aires et locaux de stockage sera étanche et équipé pour recueillir les eaux de lavage et les eaux d'extinction d'incendie et les déversements accidentels sur le sol des cellules de stockage seront dirigées vers un bassin étanche, non relié au réseau public (pages 242 et 243 de l'étude d'impact). Avec ces principes de gestion des eaux, l'étude considère qu'il n'y a pas de risque de pollution des sols.

Cependant, aucune étude hydrogéologique n'est produite permettant de démontrer que ces mesures seront suffisantes, notamment en phase de travaux. Compte-tenu des enjeux liés aux eaux souterraines, il est nécessaire que le dossier soit accompagné d'une étude hydrogéologique complémentaire afin de définir des mesures adaptées de gestion des eaux en phase de travaux et en phase d'exploitation.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une étude hydrogéologique permettant de confirmer ou de définir les mesures adaptées de gestion des eaux, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation.

II.4.3 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le bâtiment pourra stocker notamment des produits inflammables et des aérosols. Le principal danger réside dans l'incendie des produits stockés, ces derniers étant combustibles. La toxicité des fumées d'incendie pourra également présenter un risque en cas de combustion de matières plastiques.

Le projet est situé à 340 mètres d'habitations, à 1 km de la voie ferrée Lille-Douai et à 2,9 km de l'autoroute A1. Il est situé dans une zone industrielle et est bordé d'entreprises sur ses 3 côtés.

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

L'étude de dangers comporte un résumé non technique, une identification et caractérisation des potentiels de dangers et une évaluation des risques développant une accidentologie de ce type d'activité.

Les potentiels de dangers des installations sont correctement identifiés et caractérisés. Il en ressort que les risques principaux identifiés pour ce type d'activité sont l'incendie et l'émission de fumées toxiques et opaques.

Les risques d'origine externe (dangers liés aux activités extérieures et aux éléments naturels) et d'origine interne liés aux produits, aux installations et à l'exploitation du site ont été analysés selon la méthode de l'analyse préliminaire des risques. Cette analyse recense les événements initiateurs pouvant être à l'origine de phénomènes dangereux et justifie l'exclusion de certains de ces événements. L'analyse permet de caractériser les niveaux de risques des événements redoutés et

d'identifier les éventuels scénarios d'accidents majeurs devant faire l'objet d'une étude détaillée de réduction des risques. Cependant, l'étude n'analyse pas les risques cumulés ou en chaîne.

Concernant les risques externes en lien avec la société ATOS voisine du projet, l'étude de danger indique (page 34) que « compte tenu de son activité, la société ATOS ne présente pas de risque particulier pour le projet Prologis ». Cette analyse semble rapide compte tenu de l'activité notée au titre des installations classées pour la protection de l'environnement : activités de combustion et charge accumulateurs.

Considérant les risques liés à un incendie sur le site de projet :

- l'étude de danger indique (page 53) qu'en cas d'incendie de la cellule 1, l'effet thermique touchera le site d'ATOS, en impactant une voirie, mais sans atteindre le bâtiment : le risque est jugé sérieux, non léthal mais improbable (fréquence entre 1/1000 et 1/10 000) ;
- l'étude de danger indique (page 60) qu'en cas d'incendie de la cellule 5, un effet thermique et toxique lié aux fumées sortira des limites de propriétés et impactera notamment un stockage de l'entreprise Diframa voisine ; le dossier ne précise pas la nature des produits stockés et le risque de propagation de l'incendie. L'effet est jugé sérieux, non léthal mais improbable.

Il apparaît que des effets thermiques et toxiques sortent de la limite du site de projet, sans que l'évitement de ces impacts sur des entreprises limitrophes n'ait été recherché.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de danger :

- *par une recherche de mesures d'évitement permettant de ne plus avoir d'effets thermiques et toxiques à l'extérieur du site ;*
- *par l'étude du risque lié à des incendies simultanés ;*
- *par des précisions sur le risque de propagation de l'incendie sur le stockage de l'entreprise Diframa et sur le risque incendie au sein du site ATOS.*

Le dossier ne comporte pas de précisions sur l'éventualité d'un entrepôt frigorifique, telles que la température de stockage et les mesures de sécurité prévues (désenfumage, moyens de secours). De plus, dans le dossier, il est prévu la mise en place de panneaux photovoltaïques ; ce point n'est pas abordé dans l'étude de danger.

L'autorité environnementale recommande d'intégrer à l'étude de danger l'intégralité du projet prévu, et notamment les panneaux photovoltaïques et, le cas échéant, les installations frigorifiques.

Les mesures techniques (caractéristiques des équipements, choix des matériels de sécurité) et organisationnelles (mode de stockage, consignes relatives à l'organisation de la sécurité, moyens de protection et d'intervention, plan d'intervention) visant à réduire les potentiels de dangers sont présentées. Elles sont insuffisantes et devront être complétées suite aux compléments de l'étude de danger et puis validées par les services de secours.

En l'état du dossier l'autorité environnementale ne peut pas se prononcer sur la prise en compte des risques technologiques.

II.4.4 Nuisances sonores

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les principales sources de bruit du site sont liées au trafic généré par l'activité de l'établissement avec le chargement et le déchargement des camions de transport de marchandises. L'exploitation du futur site engendrera au quotidien 700 mouvements de véhicules avec 200 camions et 150 véhicules légers.

L'entrepôt fonctionnera de 6 h à 22 h du lundi au samedi. Comme déjà précisé, l'habitation la plus proche des terrains est à environ 340 m du site du projet.

Par ailleurs, une partie du projet sera incluse dans un secteur affecté par le bruit de la rue de Mont de Templemars avec un niveau de bruit entre 70 et 76 dB(A).

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

Une campagne de mesures acoustique avec cinq points d'écoute, dont un au niveau des premières habitations, a été réalisée en avril 2019. Les niveaux sonores avant l'implantation du projet sont ceux d'une conversation normale. L'état futur du site n'a pas été estimé.

L'étude propose les mesures de réduction suivantes pour diminuer le bruit : limiter la circulation sur le site à 30 km/h, construire les annexes bruyantes dans des locaux fermés et arrêter le moteur des poids lourd à l'arrêt.

En l'absence de modélisation de l'état sonore futur du site, il est difficile de confirmer que ces mesures seront suffisantes.

L'autorité environnementale recommande de modéliser l'impact du bruit généré par le projet aux abords du site, de démontrer que les dispositions prévues seront suffisantes pour respecter la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement puis de les valider par des mesures après mise en service du site.

II.4.5 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas de Calais.

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

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

Le trafic routier a été estimé à 200 camions/jour (soit 400 mouvements) et 150 véhicules légers/jour (soit 300 mouvements pour les salariés et potentiels visiteurs), avec notamment :

- une hausse de trafic sur la route départementale 549 de 6 % par rapport au trafic tous véhicules recensés ;
- une hausse du trafic sur la route départementale 147 de 5% par rapport au trafic tous véhicules recensés.

L'étude d'impact considère que les impacts du projet sur les axes routiers seront modérés. Or, ils viendront s'ajouter à des fréquentations déjà très élevées. Aussi, une analyse de la capacité des axes de desserte à absorber ces nouveaux trafics mérite d'être conduite.

L'autorité environnementale recommande de préciser les incidences du projet sur le trafic routier et la capacité des axes de desserte à absorber ces nouveaux flux.

Concernant la qualité de l'air, l'étude dresse un état initial avec les données ATMO⁵. Le dossier aborde de manière succincte et généraliste ce sujet en reprenant les données des stations les plus proches situées sur la commune de Wattignies à 3,4 km, et à Lille Fives à 8 km. Entre 2015 et 2018 les objectifs de qualité ont été respectés, hormis pour les particules fines de diamètre PM 2,5⁶.

S'agissant des émissions atmosphériques générées par le projet, l'étude d'impact indique qu'elles proviendront d'une part des chaudières à gaz naturel et d'autre part des gaz d'échappement des poids lourds (étude d'impact pages 127 et suivantes). L'analyse conduite est succincte. S'agissant des émissions des poids lourds, l'étude estime que les rejets seront faibles comparés au trafic existant, qu'ils sont diffus et difficilement quantifiables sans plus d'approfondissement.

Une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, avec l'ensemble des déplacements des poids lourds et des véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt reste à conduire.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre du projet global, en tenant compte de l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et des véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt. Cette analyse devra par ailleurs prendre en compte les effets cumulés avec les autres bâtiments logistiques existants ou en projet, ainsi que les cycles de fonctionnement de la plateforme.

Pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, l'étude d'impact prévoit que les moteurs des camions seront coupés à l'arrêt, que les vitesses seront limitées sur le site et que les employés seront incités à utiliser de modes de déplacement respectueux de l'environnement, tels que le covoiturage, les transports en commun ou le vélo.

⁵ATMO est l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air.

⁶ PM2,5 : les particules dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

Cependant, le plan de masse du permis de construire ne prévoit pas d'espace de stationnement réservé au covoiturage sur le parking de 162 places pour les employés et les visiteurs. Au regard de la taille du parc d'activités, l'aménagement d'un parking mutualisé avec les activités environnantes est une piste à étudier.

Enfin, pour mieux apprécier l'accessibilité du projet par des modes de transports alternatifs à la voiture, il serait intéressant de disposer :

- d'un plan des aménagements cyclable et piétonnier de la zone industrielle ;
- des itinéraires (continuité) depuis le site et notamment depuis/vers une gare.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier la possibilité de créer un stationnement pour le covoiturage des employés et visiteurs et une mutualisation des parkings au sein du parc d'activités.*
- *d'ajouter dans l'étude d'impact un volet sur l'accessibilité en transport en commun et en modes doux.*

Ce projet générera des flux majoritairement routiers. Pour le transport des marchandises, il aurait été utile de faire une analyse approfondie des solutions ferrées et fluviales disponibles. Ce parc d'activités, situé à proximité de canaux existants (page 39 de l'étude d'impact), pourrait permettre d'implanter des activités privilégiant le mode fluvial.

L'autorité environnementale recommande de conduire une analyse plus approfondie sur l'usage des transports par voies ferrée et voie fluviale disponibles à proximité du site.

Concernant l'énergie, une étude de faisabilité d'usage d'énergie renouvelable a été réalisée en mai 2019. Seul le solaire photovoltaïque est possible selon ses conclusions. Cependant le dossier présente des incohérences. L'étude d'impact indique que l'installation de panneaux photovoltaïques n'a pas été retenue à ce stade, car les panneaux peuvent empêcher les secours incendie « d'intervenir correctement » (page 128 de l'étude d'impact). Or, le plan des toitures du dossier de permis de construire fait apparaître des cellules photovoltaïques sur l'un des bâtiments.

L'autorité environnementale recommande de mettre en cohérence les documents et d'étudier la faisabilité de l'installation de panneaux photovoltaïques sur le site du projet.