



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'une plateforme logistique  
à Denain (59)**

n°MRAe 2018-2863

## 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 26 mars 2019 à Lille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'une plateforme logistique à Denain dans le département du Nord.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Patricia Corrèze-Lénée, 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 complet pour avis le 29 janvier 2019 par la ville de Denain 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 21 février 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 présent avis porte sur la demande, déposée par la commune de Denain (59), concernant un permis de construire (n°PC 059172 18 C0030) de projet de plateforme logistique de la société SIG, sur la ZAC des Pierres Blanches.

Le projet de plateforme se compose d'un entrepôt de 95 000m<sup>2</sup> composé de 16 cellules de stockage d'environ 6 000m<sup>2</sup> chacune, dont la construction est prévue en deux phases de 8 cellules chacune, sur un terrain de 20,54 ha. Les 16 cellules de stockage seront accompagnées de locaux techniques (transformateur électrique, chaufferie...), de bureaux et locaux sociaux et sanitaires, de locaux et quais de chargement (y compris un quai ferroviaire), un poste de garde, un parking, pour les véhicules légers (VL) des employés, une aire d'attente pour les poids-lourds (PL), des accès différenciés (VL/PL), une voie pour les engins faisant le tour du site, des cheminements piétons, des espaces verts et des espaces dédiés aux bassins de tamponnement des eaux (incendies, eaux de plateforme et voiries).

L'entrepôt est susceptible de fonctionner 24h/24 toute l'année et est destiné au stockage de divers matériaux (bois, cartons, papiers, pneumatiques, plastiques divers, caoutchoucs et polymères).

L'autorité environnementale constate en l'état actuel du dossier que la sécurité des populations riveraines n'est pas assurée, vis à vis des effets thermiques, et toxiques en cas d'incendie.

La pollution des sols induite par les activités industrielles passées est également un enjeu fort de ce dossier.

La ZAC est une friche industrielle en partie recolonisée spontanément par la faune et la flore. Le site abrite des espèces patrimoniales et/ou protégées, ce qui constitue un enjeu majeur à prendre en compte. Situé en partie le long de l'Escaut canalisé, la présence de zone humide a été étudiée et n'est pas avérée. Enfin la proximité des axes routiers (A2 et A21), du canal, d'une desserte ferrée, d'habitations dans un rayon de 500 m, et de nombreux projets ou réalisations récentes (extension de la zone commerciale Carrefour), font des questions de transports, d'artificialisation des sols et d'impacts cumulés des enjeux essentiels.

Il ressort de l'étude du dossier initial et des compléments apportés, que les enjeux mentionnés ci-dessus sont insuffisamment pris en compte, notamment en termes d'étude des risques pour les populations, des impacts cumulés, de l'artificialisation des sols, de biodiversité, d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Le projet est très impactant sur l'environnement et la santé des populations.

La démarche d'évaluation environnementale est à reprendre pour compléter l'étude d'impact et surtout définir des mesures permettant d'éviter les impacts sur l'environnement et la santé des populations.

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.

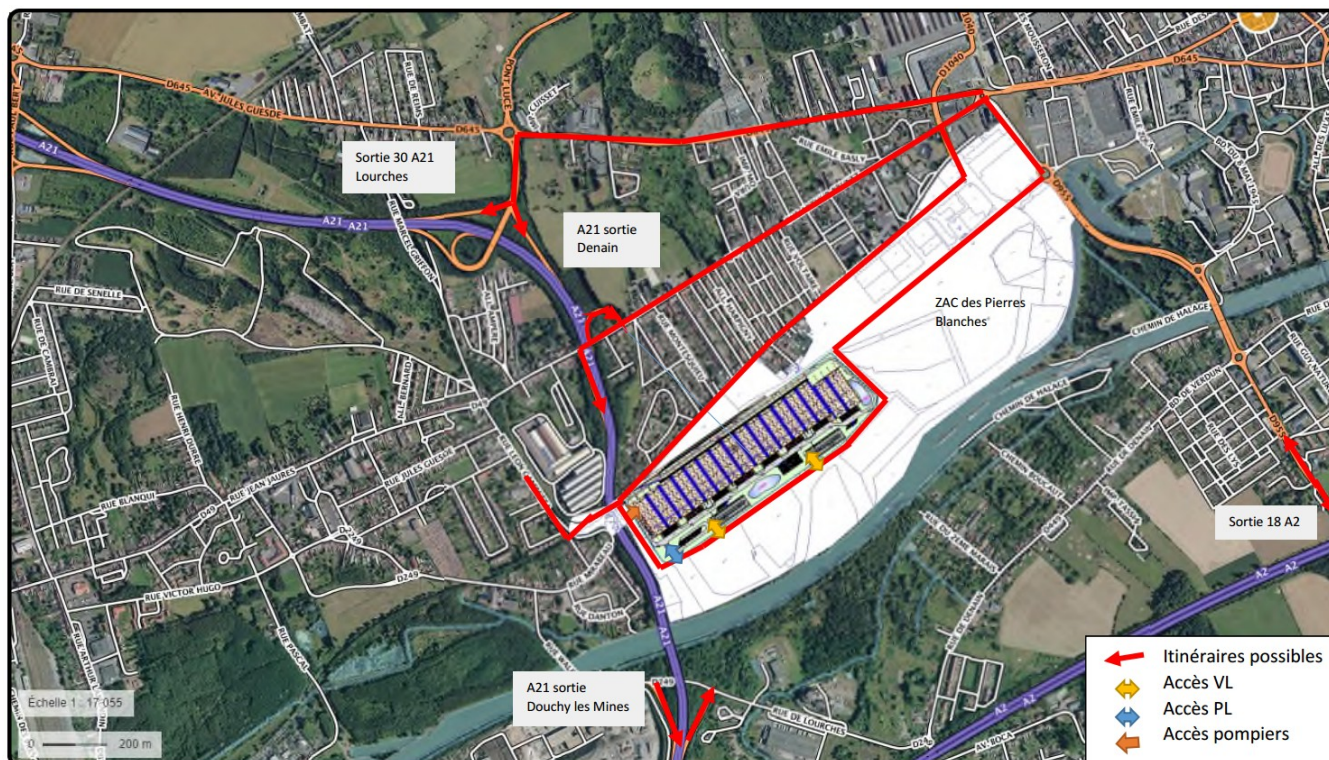
## Avis détaillé

### I. Le projet de plateforme logistique

Le projet de plateforme logistique de la société SIG fait l'objet d'une demande de permis de construire (n°PC 059172 18 C0030) déposé à la mairie de Denain et d'un dossier de demande d'autorisation environnementale, jointe au dossier de permis de construire, qui inclut une demande de dérogation au titre de la protection des espèces et une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

L'emprise du projet est de 20,54 hectares, qui comprend (source : dossier) :

- des constructions pour une surface de plancher de 97 351 m<sup>2</sup> (dont 95 794 m<sup>2</sup> de locaux techniques et 1 557 m<sup>2</sup> de bureaux), ayant une emprise au sols de 101 093 m<sup>2</sup>, soit environ 10,1 hectares ;
- l'aménagement de parkings (350 places de stationnement) ;
- des voiries et réseaux divers (source : plan masse) :
  - voie ferrée créée : 1 741 m<sup>2</sup> ;
  - voirie, dont parkings : 46 489 m<sup>2</sup> ;
  - espaces verts : 40 372 m<sup>2</sup> ;
  - bassins : 11 319 m<sup>2</sup>.



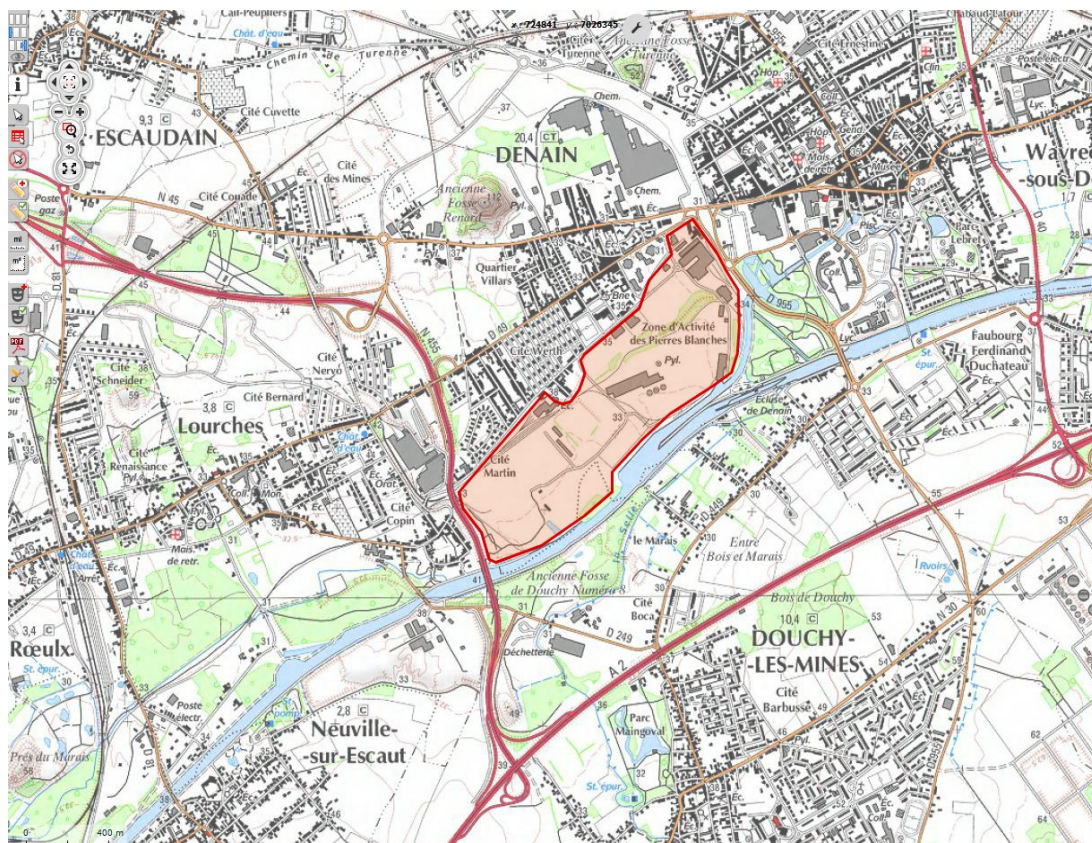
Localisation des bâtiments : en mauve, au sein de la ZAC : fond blanc (source : dossier)

Les locaux techniques sont composés d'une chaufferie, d'un transformateur électrique et de 16 cellules de stockage de 6 000 m<sup>2</sup> chacune. La construction est prévue en deux phases de 8 cellules chacune. Le projet de bâtiment aura une hauteur au faîtage de 13,7 mètres, pour une hauteur de stockage utile de 12,2 mètres.

Les produits stockés sont des papiers, des cartons, des matières plastiques, des polymères, des pneumatiques, des caoutchoucs, sans précision des quantités. Le stockage de ces matériaux relève de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet s'inscrit dans le cadre d'un programme de reconversion de la friche industrielle (friche Usinor) sur la commune de Denain dans le département du Nord, à proximité de l'autoroute A21 (ex N455), qui relie les autoroutes A1 et A2, sur une friche industrielle de la ZAC des Pierres Blanches située le long de l'Escaut canalisé. L'aménagement de la ZAC a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau en date du 29 janvier 2015.

Il est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques 39a (construction créée sur une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup>) et 39b (aménagement de terrain sur une superficie supérieure ou égale à 10 hectares) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.



Carte de localisation du périmètre de la ZAC des Pierres Blanches à Denain en rouge (source : DREAL)



Situation du projet au sein de la ZAC : en rouge : le site du projet, en vert : le périmètre de la ZAC (source : DREAL Hdf)

## 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), aux risques technologiques, aux nuisances, à l'énergie, au climat, et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### II.1 Articulation du projet avec les plans-programmes et les autres projets connus

Le dossier d'étude d'impact traite de l'articulation du projet avec les plans-programmes dans différentes parties du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE).

Le projet s'implante dans la ZAC des Pierres Blanches. Il est compatible avec le plan local d'urbanisme de Denain et le schéma de cohérence territoriale du Valenciennois (DDAE, pages 56 et suivantes).

La compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie (DDAE, pages 104 et suivantes) est assurée. Une étude de caractérisation des zones humides a permis de montrer que le site de projet n'était pas concerné. Concernant la gestion des eaux pluviales, elles sont collectées vers un bassin de tamponnement prévu pour une pluie centennale existant au sein de la ZAC en dehors du site du projet, avant rejet dans le canal.

Les impacts cumulés sont analysés pages 166 et suivantes du DDAE. Selon le dossier, aucun impact cumulé n'est attendu avec les 4 projets urbains identifiés. Cependant, le dossier ne démontre pas cet absence d'impact cumulé, en termes de trafic induit ou de consommation d'espace par exemple.

*L'autorité environnementale recommande de justifier plus précisément l'absence d'impact cumulé avec les autres projets identifiés dans le dossier.*

Par ailleurs, deux autres projets importants auraient mérité d'être analysés :

- la création d'un espace commercial rue Louis Petit (à l'extrémité nord-est de la ZAC des Pierres Blanches à Denain) ayant fait l'objet d'une décision de dispense d'étude d'impact par l'autorité environnementale en date du 13 juillet 2018<sup>1</sup> ;
- la création d'une liaison routière entre Escaudain et Denain, en cours d'instruction par l'autorité environnementale nationale, qui consiste à créer un itinéraire poids lourds entre la ZAC des Pierres Blanches et l'échangeur autoroutier de l'A21, comme le stipule le dossier F-032-18-C-0107 ayant fait l'objet d'une décision de demande d'actualisation de l'étude d'impact de la ZAC des Pierres Blanches le 15 janvier 2019<sup>2</sup>.

L'ensemble des décisions et avis rendus étant disponibles en ligne, *a minima* les projets directement liés à la ZAC des Pierres Blanches auraient dû être présentés et faire l'objet d'une analyse des impacts cumulés. Plusieurs de ces projets et d'autres à proximité sont d'ailleurs mentionnés dans le dossier (page 159 du DDAE).

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser les projets ayant fait l'objet de décision ou d'avis de l'autorité environnementale et d'étudier les impacts cumulés des différents projets de manière détaillée ;*
- *de tirer les enseignements nécessaires de cette analyse en termes de mesures d'évitement et de réduction.*

## **II.2 Scénarios et justification des choix retenus**

Le dossier (DDAE, pages 50 à 53) justifie la localisation du projet par l'intérêt de requalifier les friches industrielles, la situation à proximité de grands axes routiers (A21 et A2) ainsi que la présence d'autres modes de transport (rail, canal de l'Escaut, station de tramway, pistes cyclables), et l'apport d'emplois dans une commune à fort taux de chômage. Trois variantes d'implantation au sein de l'emprise sont présentées succinctement en annexe 7 du dossier dans le dossier de demande de dérogation, indiquant les évolutions du projet suite aux enjeux faune-flore détectées sur le site.

Le dossier ne présente pas de scénario alternatif (choix d'une autre implantation, éventuellement dans une autre commune), ni de variantes d'implantation sur des emprises différentes au sein de la ZAC des Pierres Blanches, ni de réelles solutions d'implantations différentes au sein des 20,54 hectares de la zone du projet.

1 Décision disponible sur le site internet de la DREAL

2 Formulaire et décision sur le site <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/2019-en-cours-d-examen-et-decisions-rendues-r488.html>

La justification du scénario retenu est insuffisante dans la mesure où elle ne prend pas en considération une partie des enjeux environnementaux, tels que les milieux naturels.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de localisation, afin de limiter les impacts sur la biodiversité, les nuisances sur les habitations voisines, et de permettre de recourir à des modes de transport alternatifs au mode routier (le projet prévoit essentiellement un mode de transport routier, cf II-4-4)...*
- *et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>3</sup> et objectifs de développement.*

### **II.3 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. Il présente également rapidement les impacts du projet et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour chacun. Cependant, il ne présente pas une cartographie permettant de superposer les enjeux environnementaux aux installations prévues sur le site.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet, et notamment les installations prévues sur le site. Une cartographie des mesures prises pour éviter et réduire les impacts est également recommandée.*

### **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 sur une friche industrielle de 20 hectares environ, dans une commune du bassin minier du Nord – Pas-de-Calais (15 fosses), qui a été également le siège d'une activité sidérurgique intense (Usinor puis Arcelor-Mital, Fives Cail Babcock).

L'évaluation environnementale du projet ne traite pas de la consommation foncière et de l'artificialisation des sols, ni à l'échelle du territoire inter-communal, ni à une autre échelle. En effet, la recherche de la limitation de l'artificialisation et notamment l'imperméabilisation des sols par des agencements et conceptions des bâtiments, des parkings superposés ou tout autres réflexions visant à réduire l'emprise artificialisée ne sont pas présentées.

Les chiffres détaillés disponibles en légende du plan de masse montrent une imperméabilisation au total de 151 625 m<sup>2</sup> de surfaces, plus 11 319 m<sup>2</sup> de bassins imperméabilisés et 40 372 m<sup>2</sup> d'espaces verts perméables (haies et pelouses), soit une surface totale remaniée de 203 316 m<sup>2</sup> (20,33 hectares), pour une surface totale de terrain de 20,54 hectares. Par ailleurs, la voie ferrée créée

<sup>3</sup> Consommation d'espace, biodiversité, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre et bruit



mentionnée au plan masse n'est pas raccordée au réseau existant, il manque donc une surface à imperméabiliser liée au projet.

Or cette imperméabilisation, difficilement réversible, d'une surface totale d'environ 16 hectares aura des impacts sur la biodiversité, le cycle de l'eau, le stockage de carbone atmosphérique dans le sol par la végétation, et de manière générale sur les services écosystémiques<sup>4</sup> rendus par les sols, la faune et la flore.

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols (parkings et voiries légères à chaussées réservoirs, optimisation des surfaces, parkings en moins grand nombre voire superposés, augmentation de la hauteur des cellules de stockage et réduction de l'emprise au sol...)* ;
- *d'étudier les impacts du projet en termes d'artificialisation des sols.*

#### **II.4.2 Milieux naturels et biodiversité**

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

Le projet s'implante sur une friche industrielle, à environ 0,8 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 la plus proche « Terril Renard à Denain » et à environ 6,4 km du site Natura 2000 le plus proche, le site « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut ».

La végétation actuelle est spontanée sur sol remanié suite à une activité industrielle lourde (sidérurgie, aciérie, métallurgie – ex-Usinor). Par ailleurs, des zones à dominante humide sont présentes au niveau du canal.

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

Une délimitation des zones humides a été réalisée et montre l'absence de zone humides sur le périmètre du projet.

L'étude sur la faune et la flore d'octobre 2018 (pages 40 à 42) montre que si le site du projet ne fait pas l'objet de périmètre d'inventaire ou de protection de la faune ou de la flore, un certain nombre de ces zonages est présent dans un rayon de 5 km.

Un inventaire faune-flore a été réalisé, initialement d'avril à juillet 2018 et complété par deux passages pour l'étude des chiroptères (chauve-souris) en septembre et fin octobre 2018. Ces dernières dates tardives et aux conditions climatiques limites, n'ont peut-être pas permis de recenser l'ensemble des espèces fréquentant le site. Toutefois, les résultats semblent cohérents.

Concernant la flore, l'étude met en évidence (pages 70 et suivantes) la présence sur le site d'espèces végétales patrimoniales plus ou moins rares et/ou menacées : Arabette hérissée, Argousier faux-

<sup>4</sup> Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement).

nerprun, Oillet prolifère, Poirier et Molène lychnite. Elle met aussi en évidence des espèces exotiques envahissantes.

Cette végétation est d'une diversité moyenne, mais certains habitats sont considérés comme d'intérêt patrimonial à l'échelle régionale.

Du point de vue faunistique (page 79 et suivantes), 55 espèces d'oiseaux ont été recensées, dont 31 ont été recensées en période de nichée en 2018 et 20 sont protégées. Parmi ces 20 espèces, 4 sont vulnérables et 3 quasi-menacées sur les listes rouges nationales et régionales. Il s'agit du Chardonnerêt élégant, de la Linotte mélodieuse, du Pouillot fitis, de la Sittelle torchepot, du Tarier pâtre, de la Tourterelle des bois et du Verdier d'Europe.

Ont notamment été également recensées, le Lézard des murailles, (espèce protégée), deux espèces d'insectes rares (la Grande sauterelle verte et la Leptophye ponctuée), deux espèces de chauve-souris protégées (la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius) et le Lapin de garenne (espèce patrimoniale quasi menacée).

En ce qui concerne la trame écologique, les voies ferrées anciennes situées en limite nord-ouest du site, sont des corridors avérés pour la faune et la flore des milieux secs. La partie sud-est du site étant à proximité d'une zone à dominante humide peut également servir d'abri temporaire ou de lieu de passage pour certaines espèces.

Le projet a été modifié pour éviter une partie de l'espace fréquenté par le lézard des murailles, mais cela reste assez marginal compte-tenu de l'ampleur des surfaces détruites.



Carte 13 : Zones d'habitats préférentiels et observations du Lézard des murailles

En effet, seul le trapèze situé au nord-ouest du site sera préservé. La mesure de réduction consiste à déplacer un bassin de tamponnement des eaux. Des mesures de compensations en dehors de l'emprise du projet sont prévues (périmètre en rouge dans la carte ci-dessous).



Compte-tenu de la destruction d'habitats et d'espèces protégées, un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement (autorisation exceptionnelle portant sur la destruction d'espèces protégées) a été réalisé et transmis pour avis au Conseil national de protection de la nature, qui n'a pas encore rendu son avis à ce jour. Ce dossier concerne, le Lézard des murailles, les deux espèces de chauve-souris et 12 espèces d'oiseaux (cf. page 3 du dossier de dérogation).

L'évitement total des espaces concernés par les espèces protégées n'a pas été étudié. Or, le dossier de demande de dérogation ( pages 56 et 57) montre qu'après évitement et réduction, plusieurs impacts sont encore notés comme « forts ». Il s'agit d'impacts sur la flore (Molène lychnite) et sur le Lézard des murailles.

*L'autorité environnementale rappelle le principe général d'interdiction de la destruction d'espèces protégées et recommande de rechercher des mesures complémentaires d'évitement et de réduction des impacts sur la faune et la flore, en lien avec les mesures à prendre pour optimiser l'artificialisation des sols, ou bien par la recherche d'un scénario alternatif.*

La présentation des mesures compensatoires prévues en dehors du site est peu satisfaisante. En effet, le site choisi ne fait pas l'objet d'un inventaire ni d'une présentation, sa surface n'est pas annoncée clairement, ni le taux de compensation (surface détruite/surface compensatoire).

*L'autorité environnementale recommande de préciser la présentation des mesures compensatoires et de les renforcer.*

Au final, le projet artificialisant 20,33 hectares sur les 20,54 hectares du site, la surface des mesures de réduction et compensation en dehors du site est très limitée. L'évitement n'ayant pas été recherché par une optimisation de l'emprise au préalable ou une localisation plus adaptée, le projet final prend mal en compte les milieux naturels et la biodiversité.

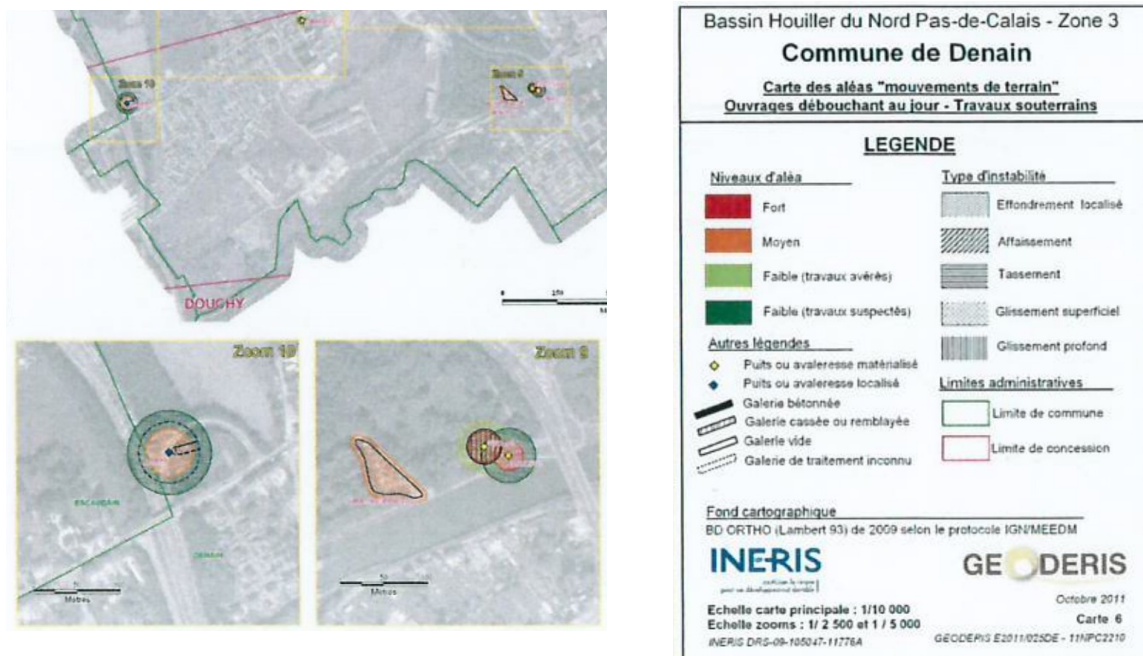
### II.4.3 Risques technologiques et pollution des sols historique

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le risque d'incendie et de dégagement de fumées toxiques existe pour ce type d'activité. L'entrepôt se situe en contrebas de l'autoroute A21. Les premières habitations se trouvent à environ 20 mètres au Nord (ancienne cité minière Martin) du projet. On observe également des écoles primaires, secondaires et des établissements d'enseignement supérieur à proximité de la ZAC des Pierres Blanches (en limite nord).

Par ailleurs, le site est un ancien site sidérurgique à l'origine d'une pollution des sols plus ou moins localisée. Le site a fait l'objet de mesures de requalification permettant un usage industriel. Un suivi est mis en place.

Enfin le site étant localisé dans un territoire concerné par un plan de prévention des risques miniers, certains ouvrages de décompression des gaz de mines sont présents en périphérie du projet.



Ces ouvrages en surface font l'objet d'une servitude pour en permettre l'accès, mais le site du projet n'est pas concerné.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques et de la pollution historique des sols

Afin de savoir si des flux thermiques sortiraient du site en cas d'incendie, des modélisations de ces 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 dépassent les limites de propriété et atteignent la zone d'activité (voirie et voie ferrée non empruntée) et la rue Louis Petit et ses habitations.

Une modélisation de la dispersion des fumées toxiques suite à un incendie a également été réalisée. Elle montre, avec prise en compte de la topologie du terrain, que des effets toxiques irréversibles pourraient atteindre les habitations de la rue Louis Petit et de l'ancienne cité minière Martin. Une perte de visibilité liée aux fumées pourrait également être rencontrée au niveau de la rue Louis Petit et de l'autoroute A21.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de définir et de mettre en œuvre des mesures techniques limitant les effets thermiques au droit des habitations et écoles (dans l'emprise du projet, mais également sur les habitations et équipements publics),
- de définir et mettre en œuvre des mesures d'évitement des effets toxiques irréversibles pouvant atteindre les habitations et équipements publics.

L'autorité environnementale constate en l'état actuel du dossier que la sécurité des populations n'est pas assurée.

Concernant la pollution des sols, l'étude d'impact a permis la réalisation de plusieurs mesures complémentaires et de mise à jour de la donnée existante. Le dossier (page 97) signale que le site situé sur le lot n°1 de la ZAC, a fait l'objet d'une étude de la pollution des sols, mais que l'étude considère que ces données ne sont pas généralisables à tout le lot 1. Un complément d'investigations (plusieurs dizaines de sondages supplémentaires) sont en cours de réalisation. En fonction des nouvelles investigations de terrain et de l'état de pollution, le porteur de projet a prévu de définir les mesures les plus adaptées concernant les sites et sols pollués.

Il apparaît que le dossier n'est donc pas réellement complet et qu'à ce stade les mesures de prise en compte de la pollution des sols visant à protéger notamment les populations et la ressource en eau, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation ne sont pas définies.

*L'autorité environnementale recommande de mettre à jour l'étude d'impact en incluant les résultats des investigations en cours concernant la pollution de sols avant toute nouvelle phase technique et administrative, afin d'inclure des mesures de protection des populations et de la ressource en eau notamment, aussi bien en phase travaux, qu'en phase d'exploitation du site.*

L'étude de danger 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.

Le dossier précise qu'afin de limiter les risques liés aux fumées produites en cas d'incendie, la société mettra en place des procédures afin d'informer notamment le gestionnaire du réseau.

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

*L'autorité environnementale recommande de renforcer les mesures pouvant être prises pour informer les populations et le gestionnaire du réseau autoroutier en cas d'incendie (ex : mise en place d'une sirène, distribution de flyers sur les risques liés à l'entrepôt, mise en place d'un dispositif visible de jour comme de nuit permettant d'indiquer le sens du vent, ...) et en amont afin de préparer les populations à cette éventualité.*

#### **II.4.4 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 (PPA) Nord – Pas-de-Calais. Un plan climat, air, énergie territorial (PCAET) est en cours d'élaboration sur la Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole et un autre existe sur la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut dont dépend Denain. Ces documents ont pour objectif d'inciter à la baisse des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, en vue de limiter les incidences sur la santé humaine et de participer à l'atténuation du changement climatique.

Les espaces agricoles cultivés mais également les espaces naturels, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone dont le potentiel dépend de leur mise en valeur, qui peut évoluer. La substitution d'un espace agricole ou naturel par une surface imperméabilisée entraîne une réduction difficilement réversible des capacités de stockage du carbone par les sols.

La réalisation d'une plateforme logistique génère par ailleurs du trafic routier, source de nuisances atmosphériques et de gaz à effet de serre. Son activité génère également une consommation énergétique pour son chauffage et son éclairage.

Le territoire où s'implante le projet est déjà fortement marqué par son artificialisation des sols, son trafic routier et ses équipements.

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

Une étude de trafic a été réalisée et figure dans le dossier (aux pages 153 à 159). Son périmètre est cependant limité aux abords immédiats du projet (page 154 du DDAE). Elle est très sommaire et s'appuie en outre sur des données de trafic anciennes (à proximité immédiate du site datant de 2007 et sur les autoroutes A2 et A21 datant de 2013).

Elle présente par ailleurs le trafic journalier généré par l'activité, estimé à 300 camions et 400 véhicules légers. Par ailleurs un train par semaine est également attendu. Les émissions et nuisances engendrée ne sont pas chiffrées, ni réellement localisées. Il est indiqué que :

- les camions emprunteront en très grande majorité les autoroutes : l'A21 (sortie 32 / entrée) par la RD 49 (rue Arthur Brunet) et l'A2 (sortie/entrée 18), puis la RD 40, puis la RD955 ;
- les véhicules légers pourront provenir de tous les axes routiers autour du projet.

Le périmètre d'étude est insuffisant et devrait être élargi.

*L'autorité environnementale recommande de compléter et actualiser l'étude de trafic en élargissant son périmètre d'étude.*

Les mesures de pollution atmosphérique existantes ne sont pas présentées, ni les modélisations des pollutions engendrées par le projet. Le dossier (page 1048) estime l'augmentation des rejets atmosphériques négligeable au regard de la pollution actuelle et ne propose pas de mesure, alors que la réduction des pollutions atmosphériques doit être un objectif

Des mesures pour limiter le trafic routier auraient dû être proposées (augmenter le nombre de train, prévoir un approvisionnement via le canal de l'Escaut, par exemple).

*L'autorité environnementale recommande fortement de compléter l'étude d'impact d'une analyse détaillée de l'état des lieux à jour de la pollution atmosphérique existante, des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrées globalement par le projet (trafic et bâtiments), avec l'ensemble du déplacement estimé des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt, et de renforcer les accès aux transports en commun pour les employés, à la voie d'eau et au mode ferré pour les marchandises.*

#### ➤ Prise en compte de la qualité de l'air et du climat

Le dossier est également à compléter sur la prise en compte du plan de protection de l'atmosphère du Nord – Pas-de-Calais. En effet, le dossier n'indique pas les mesures favorables au maintien de la qualité de l'air mises en place au quotidien par l'entreprise.

La mise en œuvre d'un plan de déplacement d'entreprise n'est pas évoquée. La proximité relative du tramway est évoquée, mais les cheminements piétons ne sont pas figurés, et aucun accès secondaire par l'ouest du site pour les piétons et deux roues n'est proposé alors qu'il est le plus près du tramway. Quant à la desserte par bus, elle n'est pas mentionnée.

Les mesures sont à expliciter dans le dossier concernant l'élaboration d'un plan de déplacement, la mise en place du co-voiturage, le développement d'une flotte de véhicules moins polluants.

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

Aucune mesure d'envergure n'est proposée pour réduire ou compenser les émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, des mesures comme la mise en place de panneaux photovoltaïques en ombrière ou en toiture, ou d'un autre dispositif d'énergie renouvelable, ou de pavés drainants ou toitures végétalisés sont susceptibles de limiter l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

*L'autorité environnementale recommande de définir des mesures favorables à la qualité de l'air et à la maîtrise de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise, mise en place du co-voiturage, développement d'une flotte de véhicules moins polluants, recours au transport en commun, recours aux énergies renouvelables, etc), ainsi que des mesures qui compenseraient pour partie la consommation d'énergie fossile engendrée par le projet.*

La seule réelle mesure proposée pour limiter les émissions de gaz à effet de serre liées au projet est l'arrêt des moteurs des poids lourds en attente de transbordement.

Un point positif du projet en matière de qualité de l'air et climat est néanmoins le recours à un train par semaine pour le transport de marchandise. Une difficulté réside dans le fait que l'actuelle voie ferrée est inexploitée et que sa remise en fonction n'est pas chiffrée, ni du ressort du porteur du projet. Un autre point tend à montrer que le recours au mode ferré est très hypothétique, à savoir le projet de création de voie ferrée dans l'emprise du site qui n'est pas raccordé au réseau existant.

Le fait que la ZAC soit en bordure du canal, le sujet n'est pas évoqué de manière précise dans le dossier et le projet lui-même n'est pas au bord à canal.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier la faisabilité de desserte du projet par rail et par voie fluviale.*