



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Hauts-de-France  
sur le projet de plate-forme logistique  
de la société SIG à Seclin (59)**

n°MRAe 2019-3993

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France a été saisie le 4 octobre 2019 du projet de la société SIG de création d'une plate-forme logistique sur la commune de Seclin, dans le département du Nord.*

\*\*\*

*Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, annulant les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis pour avis à la MRAe.*

*En application de l'article R.122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 12 novembre 2019 :*

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

*Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 29 octobre 2019, Mme Agnès Mouchard, membre permanente de la MRAe, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

*Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

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

*Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage.*

## Synthèse de l'avis

Le projet de plate-forme logistique de la société SIG a Seclin consiste à créer un bâtiment de stockage de 102 508 m<sup>2</sup> (10,25 hectares), des voiries, parkings, bassins de gestion des eaux et espaces verts. Ce projet, qui générera un trafic journalier de 350 poids lourds et 400 véhicules légers, sera desservi par mode routier via la sortie Seclin de l'autoroute A1.

17 cellules de stockages sont prévues pour 222 quais de chargement. Deux cellules seront réfrigérées, 1 destinée au stockage de produits inflammables et les 14 restantes pourront contenir des matières combustibles.

Le site du projet est situé en zone de vulnérabilité élevée délimitée par le projet d'intérêt général visant à préserver les champs captants alimentant la métropole lilloise en eau potable, et est concerné par le plan d'exposition aux risques de mouvements de terrain avec un risque élevé de cavités souterraines sur une partie du terrain.

La consommation d'espace, la biodiversité présente sur le site de projet, la préservation de la ressource en eau, l'impact du trafic routier généré, la prise en compte du changement climatique sont des sujets majeurs peu ou mal étudiés, alors qu'il est probable que le projet aura des impacts non négligeables. Les risques d'incendie et leurs impacts sont insuffisamment étudiés.

Le projet n'a pas été défini en prenant en compte les enjeux de préservation d'une ressource en eau vulnérable et stratégique pour la métropole lilloise, ni les enjeux relatifs aux risques. La démarche d'évaluation environnementale nécessite d'être reprise, y compris en envisageant d'autres localisations du projet, afin d'aboutir à un impact négligeable sur l'environnement et la santé.

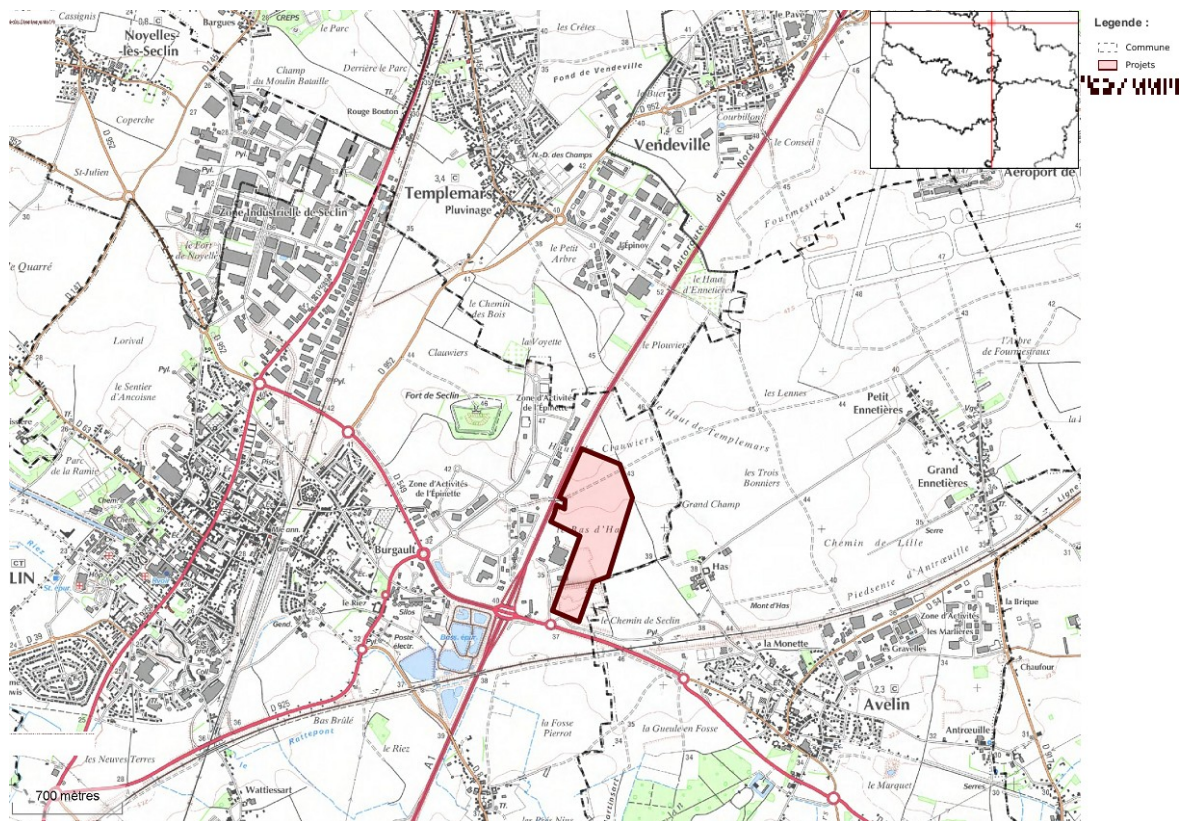
L'ensemble des recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

## Avis détaillé

### I. Le projet de plate-forme logistique de la société SIG à Seclin

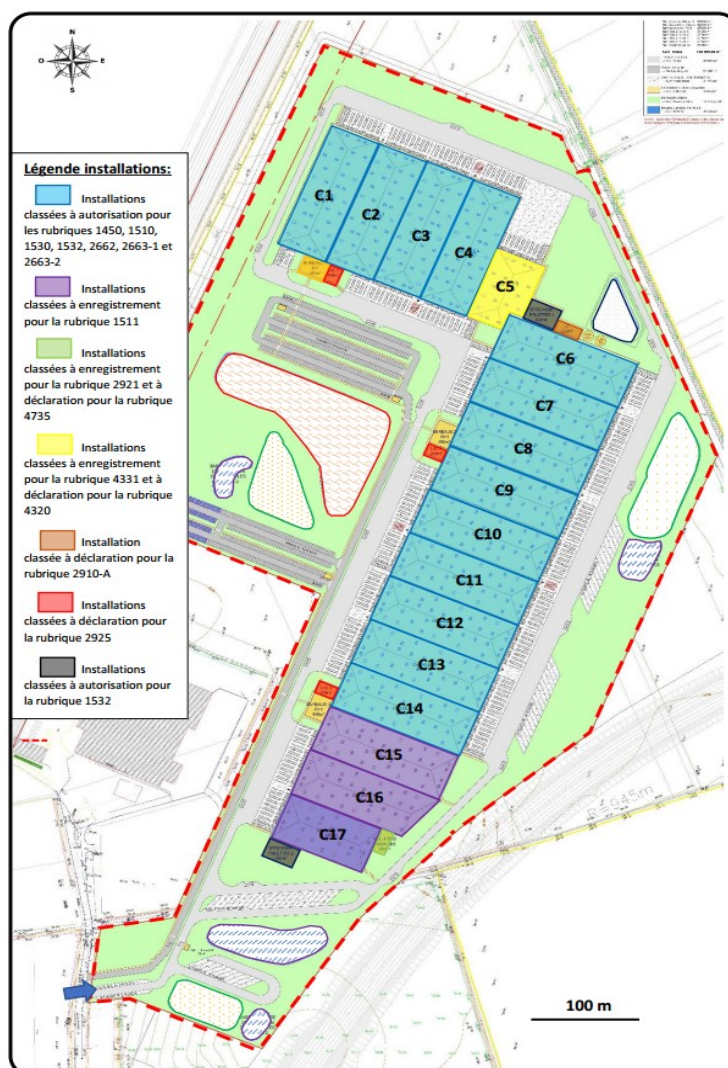
Le projet consiste à construire, sur un terrain de 31,3 hectares situé sur la commune de Seclin, un bâtiment de stockage de 102 508 m<sup>2</sup>, soit 10,25 hectares (page 18 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter) et à aménager des parkings, des circulations, des espaces verts et des bassins de gestion des eaux.

Le projet est localisé à la hauteur de la sortie n°19 « Seclin » de l'autoroute A1 dans le sens Paris-Lille et s'inscrit dans un triangle formé par l'autoroute A1 à l'ouest, la voie ferrée LGV-Nord au sud-est et la zone aéroportuaire de Lille-Lesquin au nord-est.



Carte de localisation, figurant le périmètre du projet (polygone rouge au centre) et plusieurs enjeux environnementaux (source DREAL)

Un magasin de l'enseigne Conforama est situé sur une parcelle mitoyenne, les autres parcelles du site sont des terres agricoles.



*plan de masse du projet (page 20 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter)*

Le projet comprend 17 cellules de stockage, dont trois réfrigérées, et une de 3 500 m<sup>2</sup> destinée aux liquides inflammables, 222 quais de chargement pour les poids lourds, 600 places de parkings pour les véhicules légers, 60 places d'attentes pour les poids lourds et 3 bâtiments de bureaux.

Ce projet relève des rubriques n°1 (relative aux installations classées) et 39 (travaux, constructions et opérations d'aménagements) de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement et nécessite à ce titre la réalisation d'une évaluation environnementale.

## 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 la biodiversité, à la ressource en eau, aux risques et à la qualité de l'air et au climat 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 et programmes et les autres projets connus**

Le dossier analyse la conformité avec le plan local d'urbanisme intercommunal de la Métropole européenne de Lille en vigueur qui classe le terrain du projet en zone constructible dans le cadre d'une opération plus large de 65 hectares dénommée A1-Est.

L'articulation avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Marque-Deûle (SAGE) est traitée aux pages 122 et suivantes du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Par contre, l'articulation avec le plan de gestion des risques d'inondations du bassin Artois-Picardie n'est pas abordée.

*L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation du projet avec le plan de gestion des risques d'inondations du bassin Artois-Picardie.*

La prise en compte des effets cumulés avec les autres projets connus est traitée aux pages 198 et suivantes du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Cette présentation est très succincte. Elle est, d'une part, limitée aux projets sur la commune de Seclin. D'autre part, alors que ces projets génèrent des déplacements supplémentaires substantiels (par exemple pour l'extension du site de la société Dassault, il est mentionné une augmentation du trafic de 20 % de poids lourds et véhicules légers confondus) ou de l'artificialisation des sols (ex-friche Danone création de 305 logements et 540 places de parkings pour une surface totale de 23 500 m<sup>2</sup>), il est considéré qu'il n'y a pas d'effets cumulés, car ces projets sont éloignés d'environ 2 km du site de la future plate-forme logistique. La pertinence de cette conclusion demande à être justifiée alors qu'il y aurait lieu de prendre en compte les impacts cumulés de l'artificialisation des sols et des augmentations de trafic générés par l'ensemble des projets.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *argumenter la pertinence de la conclusion relative à l'absence d'effets cumulés avec les projets de la commune de Seclin, notamment sur l'artificialisation des sols et le trafic routier et leurs impacts ;*
- *compléter l'étude des effets cumulés avec les projets situés en dehors de la commune de Seclin, et de démontrer l'absence ou la présence de tels effets.*

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

Il n'y a pas de scénario alternatif ni de justification du choix de ce projet. La seule alternative proposée est l'absence de réalisation de la plate-forme logistique, qui est donc la variante de moindre impact sur l'environnement. Le choix du projet est justifié (page 51 du dossier de demande) par le besoin de répondre aux besoins des sociétés du groupe et par la position stratégique de l'emplacement par rapport à Lille. Il n'y a aucune justification suite à une analyse des enjeux environnementaux.

Or, la future plate-forme logistique est située dans le périmètre du projet d'intérêt général des champs captants du sud de Lille, en zone de vulnérabilité élevée.

Le projet de révision du plan local d'urbanisme intercommunal de la Métropole européenne de Lille, qui prévoit des projets d'urbanisation à Seclin (dénommée A1-Est) sur les champs captants a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique en 2018 et d'un avis de l'autorité environnementale (avis MRAe n° 2018-2280 du 25 avril 2018).

L'autorité environnementale, dans son avis rendu public, constate que l'urbanisation nouvelle dans le périmètre de vulnérabilité forte des champs captants, notamment pour les activités économiques et particulièrement autour de Seclin, est de nature à porter atteinte à la préservation de la ressource en eau. Elle recommande ainsi à Métropole européenne de Lille « d'étudier les impacts de l'accueil d'activités économiques nouvelles, d'une augmentation de l'imperméabilisation, de l'augmentation de l'urbanisation et du trafic dans l'aire d'alimentation des captages du sud de Lille, sur la qualité des eaux et les secteurs de vulnérabilité des champs captants, avant de prévoir tout nouvel aménagement » et si besoin d'éviter l'urbanisation.

Pourtant, l'incidence du projet sur les champs captants du sud de Lille n'a pas été étudiée et aucun scénario d'évitement n'est évoqué (cf paragraphe II. 4. 3).

*L'autorité environnementale recommande :*

- *d'analyser la faisabilité du projet au regard des objectifs de préservation des champs captants du sud de Lille ;*
- *d'étudier des solutions alternatives au projet retenu, notamment en termes de surface occupée et imperméabilisée, de déplacements, de risques et de qualité de l'air ;*
- *de démontrer que le projet retenu présente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement<sup>1</sup> et les objectifs du projet.*

### **II.3 Résumé non technique**

Le résumé non technique constitue la synthèse de l'évaluation environnementale et comprend l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci. Il participe à l'appropriation du document par le public et se doit donc d'être pédagogique, illustré et compréhensible par tous.

Le résumé non technique (document spécifique à part) présente l'environnement du site, certains impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour certains des champs de l'environnement. 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, de croiser ces derniers avec le projet, et notamment les installations prévues sur le site, et de présenter l'ensemble des impacts et mesures prévues pour éviter ou réduire ces impacts.*

1 Consommation d'espace, biodiversité, ressource en eau, qualité de l'air, énergie, gaz à effet de serre en lien avec les déplacements.

## 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 un terrain agricole de près de 30 hectares. Il comprend des constructions sur une dizaine d'hectares. Le détail des différentes surfaces n'est pas présenté (surface des parkings, des voiries lourdes, des voiries légères, des bassins de traitement ou de stockage des eaux).

L'artificialisation des sols envisagée, et notamment leur imperméabilisation sur une surface importante, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une modification des écoulements d'eau, une disparition des sols, une diminution de leurs capacités de stockage du carbone, et de manière générale une disparition des services écosystémiques<sup>2</sup>.

Ces impacts ne sont pas étudiés et, a fortiori, des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation ou son impact, par exemple la possibilité de végétaliser les parkings et les toitures ou la mutualisation de parkings, un aménagement différent tel qu'un bâtiment plus haut, ne sont pas envisagées.

*L'autorité environnementale recommande :*

- de préciser l'utilisation du terrain, avec notamment les surfaces pour chaque destination ;
- d'étudier l'impact de l'artificialisation des sols et de définir les mesures permettant de réduire ou de compenser ces impacts ;
- d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols.

### II.4.2 Milieux naturels et biodiversité

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en dehors de tout zonage d'inventaire ou de protection de la biodiversité. Il est à environ 2,5 km de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 n°310013741 « forêt domaniale de Phalempin » et à 6 km de la ZNIEFF n°310013308 « marais d'Emmerin et d'Haubourdin ».

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

L'évaluation environnementale est insuffisante. En effet, une étude faune-flore a été réalisée (en annexe n°6 du dossier de demande d'autorisation, pages 216 et suivantes des annexes), mais la plupart des données sont anciennes : 2009 pour l'essentiel, avec un complément en été 2011 (avec un passage concernant les chiroptères et les papillons notamment), et ne couvrent pas les 4 saisons.

Cette étude, bien qu'insuffisante (une seule sortie pour les chiroptères et un nombre de sorties pour l'avifaune en deçà des standards), met en évidence la présence d'espèces protégées (chiroptères,

<sup>2</sup> Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).



Grenouille verte, Hérisson d'Europe, plusieurs espèces d'oiseaux) ou patrimoniales.

Si la présence de ces espèces protégées est confirmée à l'issue de nouveaux inventaires, une recherche d'emplacement alternatif devra être faite, ou des mesures devront être prises si une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées était accordée au vu d'un intérêt public majeur qui serait à démontrer, puisque la destruction d'espèces protégées ou de leur habitat est interdite par le code de l'environnement.

*L'autorité environnementale recommande de :*

- *réaliser des inventaires faune et flore complets sur les 4 saisons en nombres suffisants ;*
- *au vu des résultats, d'actualiser les impacts du projet et de définir les mesures d'évitement, à défaut de réduction et enfin de compensation afin que les impacts sur les milieux et la biodiversité soient négligeables.*

### **II.4.3 Ressource en eau**

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation du projet se trouve dans une zone de vulnérabilité élevée délimitée par le projet d'intérêt général préservant les champs captants du sud de Lille qui fournissent près de 46 % de l'eau potable de la Métropole européenne de Lille.

Par ailleurs, le site du projet est également concerné par la zone de répartition des eaux concernant la nappe phréatique du calcaire carbonifère (à environ 50 mètres de profondeur) et par un risque de remontée de nappe sub-affleurante élevé.

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

Une étude de caractérisation de zone humide a été réalisée (en annexe n°6 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter, pages 216 et suivantes des annexes). Le site est essentiellement agricole ou remanié, mais présente également des haies et des fossés.

Des sondages pédologiques ont été réalisés. La cartographie des sondages est absente. La date des sondages est erronée (il est indiqué 2047). L'ensemble des résultats et profils n'est pas fourni.

Les résultats présentés concluent à l'absence de zone humide, malgré la présence de fossés humides (cf. carte de végétation et liste d'espèce floristique) et d'une peupleraie. Le critère floristique est écarté au seul motif que la majorité de la zone est cultivée.

*L'autorité environnementale recommande :*

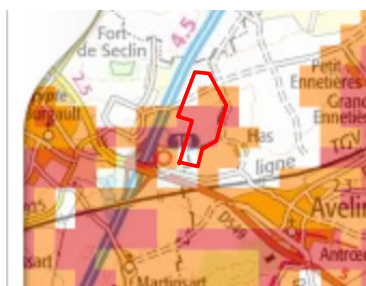
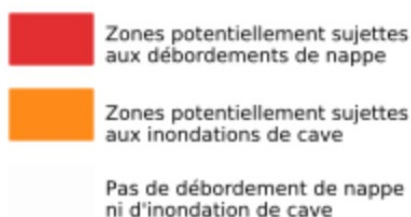
- *de présenter une carte figurant les 22 points de sondage de l'étude de caractérisation de zone humide et de produire l'ensemble des résultats des sondages ;*
- *d'actualiser l'étude de caractérisation de zone humide au regard des critères réglementaires, notamment en prenant en compte le critère floristique ;*
- *le cas échéant, selon les résultats, de prendre des mesures d'évitement des zones humides, à défaut de réduction des impacts et de compensation.*

La gestion des eaux pluviales, des eaux d'extinction d'incendie et l'imperméabilisation des sols sont des questions importantes dans la mesure où le secteur est situé dans les champs captants du sud de Lille.

Les eaux usées seront rejetées au réseau public amenant à la station d'épuration d'Houplin-Ancoisne dont les capacités sont suffisantes à ce jour.

Les eaux pluviales de toitures seront directement infiltrées. Or, le site internet <http://www.georisques.gouv.fr> signale la présence de risques de remontée de nappes phréatiques sur le site, ce qui peut poser des problèmes d'infiltration à certaines périodes de l'année.

▼ **Zones sensibles aux remontées de nappes**



Capture d'écran du site [georisques.gouv.fr](http://www.georisques.gouv.fr) (polygone rouge = site du projet)

La parcelle intercepte les eaux d'un bassin versant de 130 hectares. Cependant, la gestion de ces eaux est peu décrite en annexe 7 ; il est proposé la mise en place d'un talus, semble-t-il pour dévier les eaux vers « une zone de gestion des eaux pluviales du bassin versant naturel » (page 7, annexe 7), sans que les caractéristiques de la zone de gestion, dont on ne sait pas si elle sera implantée sur le terrain du projet, ne soient décrites.

De plus, les calculs (page 17 de l'annexe 7) font mention d'un débit de fuite de 6 l/s/ha, ce qui est élevé au regard des valeurs souvent retenues de 1 à 2 l/s/ha au maximum.

*L'autorité environnementale recommande de préciser la gestion des eaux pluviales envisagées en prenant en compte :*

- les eaux interceptées du bassin versant naturel ;
- les caractéristiques de la zone de gestion envisagée afin d'éviter tout impact.

Les eaux de plate-forme (voiries légères, lourdes et parkings) sont pré-traitées avant infiltration selon des modalités différentes. Les modalités prévues pour les voiries lourdes et légères (si tant est que les voiries légères n'accueillent pas de véhicules à moteur) semblent convenir, toutefois les modalités de pré-traitement des parkings (et voiries légères en cas d'utilisation par des véhicules à moteur) devraient être renforcées. En effet, il n'y est pas prévu de système de déshuilage. Or, les hydrocarbures du revêtement de la chaussée, les huiles « moteur » et les rejets par le pot d'échappement ou des fuites éventuelles sont à prendre impérativement en compte.

*L'autorité environnementale recommande de mettre en place des systèmes de pré-traitement des eaux de voiries et parkings permettant de ne pas infiltrer des résidus d'hydrocarbures dans les sols pour toutes les surfaces utilisées par des véhicules à moteur.*

Selon l'étude de dangers, les eaux d'extinction d'incendie sont estimées à 2 706 m<sup>3</sup> (sur la base d'une seule cellule en feu, pendant deux heures) et destinées à être stockées temporairement sur les quais, dans les bâtiments et sur les voiries. Ces eaux y seront confinées (systèmes de vannes) en vue d'analyse et de traitement.

L'autorité environnementale rappelle la sensibilité du sous-sol et de la nappe phréatique alimentant la population de la métropole lilloise pour environ 46 % de ses besoins en eau potable,

Cette hypothèse d'une seule cellule de stockage en feu pendant seulement deux heures apparaît minimaliste au regard des enjeux de protection de la nappe. Il serait pertinent d'envisager une hypothèse maximisante, tant sur le nombre de cellules impactées que sur la durée du feu qui conditionnent le volume d'eau d'extinction de l'incendie à considérer. Il n'est en effet pas exclu qu'en cas d'incendie, ce dernier puisse s'étendre à des cellules voisines à celle en feu. Le retour d'expérience des accidents survenus et les données de l'accidentologie pourront être utilement exploités.

*Au vu des enjeux de préservation de la ressource en eau sur le secteur, l'autorité environnementale recommande :*

- *d'étudier des scénarios maximisant les conséquences d'un incendie et d'un accident sur le site, notamment en ce qui concerne le nombre de cellules impactées et la durée d'un incendie, afin de prévoir des mesures de gestion des eaux d'extinction d'incendie adaptées ;*
- *de réaliser une étude par un hydrogéologue agréé, afin de s'assurer de la compatibilité des mesures envisagées avec la ressource en eau et son absence d'impact à long terme ;*
- *de suivre les prescriptions et le cas échéant l'avis sur l'implantation du projet donnés par l'hydrogéologue.*

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

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

Le secteur de projet est concerné par le plan d'exposition aux mouvements de terrain du 13 juin 1988. Sa zone bleue couvre une partie du site ; dans la zone bleue sont interdits « les travaux de réalisation d'une installation ou les mesures de confortation qu'ils nécessitent, lorsque ceux-ci sont de nature à compromettre gravement la sécurité publique ou celle des fonds voisins ».

Les entrepôts présentent un risque incendie, étudié dans l'étude de dangers.

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

##### Risques liés au sous-sol

La carte des aléas montre que ceux-ci varient selon l'endroit du secteur de projet de faibles à forts. Le risque de présence de cavité est donc fort par endroit. Le dossier indique que « ce risque sera maîtrisé grâce à la réalisation d'une étude microgravimétrique ». Cette étude n'est pas produite et aucun élément ne vient étayer la prise en compte des conclusions d'une éventuelle étude.

Cette étude est d'autant plus nécessaire que le creusement des bassins de tamponnement ainsi que l'infiltration des eaux sont de nature à entraîner un effondrement de cavités.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude micro-gravimétrique et de définir les mesures constructives et de gestion des eaux pluviales adaptées au risque d'effondrement de cavités.

#### Risques accidentels

L'étude de dangers montre qu'en cas d'incendie de la cellule C1, des effets thermiques irréversibles sortent des limites de propriété, dans une bande située le long de l'autoroute A1, sans atteindre celle-ci.

Le risque de dégagement de fumée n'a pas été étudié, ni ses impacts sur la visibilité, notamment sur l'autoroute A1, ni les impacts des retombées de ces fumées après lessivage par la pluie dans un secteur vulnérable de champs captants stratégiques pour l'alimentation de la métropole de Lille.

La modélisation porte sur la cellule 1, la plus proche des limites de propriétés. Cependant, la cellule 5, située en angle du projet de bâtiment et qui contiendra des liquides inflammables ne semble pas avoir fait l'objet d'une étude des conséquences d'un incendie sur les cellules voisines et en limite de propriété.

L'autorité environnementale recommande :

- de justifier que toutes les mesures sont prises pour s'assurer que les effets thermiques en cas d'incendie ne sortiront pas des limites de propriétés ;
- de prendre en compte le risque de fumée sur la circulation routière voisine et sur la ressource en eau en cas de lessivage des fumées ;
- de vérifier le risque d'incendie sur la cellule 5, avec les éventuels effets dominos.

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

#### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site est desservi par mode routier via la sortie Seclin de l'autoroute A1 et la route départementale 549 (route d'Avelin). Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (page 185) indique les chiffres de trafic véhicules suivants :

Axes considérés	Année de comptage	Nombre de véhicules par jour (moyennes journalières)	
		Total	Dont poids-lourds
A1 Nord du site	2016	130 696	19 080
A1 Sud du site	2016	114 113	18 096
RD 549	2019	19 906	1 733

L'autoroute A1 est particulièrement chargée, notamment aux heures de pointe. C'est un axe extrêmement sensible à toute variation de trafic qui fait l'objet de différentes mesures pour améliorer la circulation (traitement des points de congestions, régulation des accès, régulation des vitesses, voie de co-voiturage, écobonus...) en projet ou en cours de réalisation. Les sorties Templemars et Seclin sont identifiées comme points de congestion à traiter. Un projet de quart d'échangeur à Templemars existe, qui desservirait l'ouest de l'autoroute A1, donc pas le site du projet.

Un plan de protection de l'atmosphère est en vigueur sur l'ensemble du Nord et du Pas-de-Calais.

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

Le projet, prévu pour être en activité 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, devrait être à l'origine d'un trafic journalier de 350 poids lourds (soit 1,5 par quai par jour) et 400 véhicules légers. Cette hypothèse de trafic poids lourds est cohérente mais dépend en réalité de l'utilisation des entrepôts. S'il s'agit d'activités d'approvisionnement ou de distribution le trafic peut être supérieur à cette hypothèse qui correspond à du stockage de « gros ».

Cette hypothèse de trafic généré peut être considérée comme faible par rapport au trafic global de l'autoroute A1, mais compte-tenu de la saturation de cet axe et de son extrême sensibilité aux variations de trafic, la faible croissance induite par le projet peut aggraver la situation et remettre en cause l'intérêt des travaux et projets en cours visant à réduire la congestion.

Dans la définition du projet, il n'a pas été tenu compte de l'absence de desserte en transport en commun pour les employés et de desserte ferroviaire pour les marchandises, ce qui induit des impacts importants en termes de trafic mais également de qualité de l'air.

Enfin, le dossier ne traite pas de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre engendrés par le trafic routier généré par le projet.

*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 engendrés par le projet global, avec l'ensemble des déplacements estimés des poids lourds et véhicules légers arrivant et repartant de l'entrepôt ;*
- *de s'assurer que l'estimation du trafic généré correspond à une hypothèse majorante et que dans ce cas l'impact sur la circulation et l'engorgement de l'autoroute A1 est réellement négligeable ;*
- *de rechercher et de mettre en œuvre des solutions alternatives au mode routier, pour les marchandises et pour les employés ;*
- *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 déplacements, mise en place du co-voiturage, développement d'une flotte de véhicules moins polluants, recours au transport en commun...).*

Concernant la consommation d'énergie, le dossier est plus que succinct ; il ne mentionne pas de consommation potentielle, de mesures d'économie par dispositifs constructifs (isolation, chaufferie économe, etc), de recours à des énergies renouvelables (solaire en toiture ou sur ombrières de parking, géothermie...) ; seules sont mentionnées (page 190 du dossier de demande d'autorisation) des mesures de suivi des consommations et de sensibilisation du personnel.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par des mesures de réduction des consommations d'énergies et de recours à des énergies renouvelables et de récupération.*

Concernant le changement climatique, le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (pages 161 et suivantes) traite succinctement des effets sur le climat, sans traiter des transports routiers générés par le projet et sans quantifier les émissions et impacts mesurables à l'échelle du projet. Aux pages 165 et suivantes, le dossier traite de la vulnérabilité au changement climatique du projet qui est consommateur d'eau et de terres agricoles. Les risques étudiés sont les risques d'inondation, la sécheresse, la hausse du niveau de la mer, la gestion des pics de consommation énergétique, le recours à des équipements de refroidissement plus efficaces, notamment.

Dans la plupart des cas, le dossier considère que le site n'est pas vulnérable ou n'est pas concerné. C'est notamment le cas pour la ressource en eau, alors que l'eau est nécessaire à l'entreprise pour ses activités de froid-logistique (deux cellules de stockages réfrigérées et eaux résiduelles liées au dégivrage, déconcentration du condensateur évaporatif et à la condensation de la salle des machines) et pour la sécurité incendie..

Pour la vulnérabilité aux inondations, le dossier ne considère que le cas de territoires couverts par un plan de prévention des risques d'inondation (le site n'est pas concerné par un tel zonage) sans prendre en compte les évolutions susceptibles de survenir en raison du changement climatique.

Pour le recours à des équipements de refroidissement plus efficaces ou utilisant des sources d'énergies renouvelables ou de récupération, le dossier indique que SIG Seclin est non-concerné. Compte-tenu de l'existence de deux cellules frigorifiques et de l'absence de recours aux énergies renouvelables, l'appréciation « non concerné » (cf page 170 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter) semble inappropriée.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier de manière quantifiée et détaillée les effets du changement climatique :*

- ✗ sur l'approvisionnement en eau du projet, en tenant compte des besoins prioritaires des habitants de la métropole lilloise ;*
- ✗ sur le traitement des eaux pluviales en cas de pluies majeures ;*
- ✗ sur l'exposition au risque accru de remontée de nappe phréatique.*