



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet création d'un bâtiment logistique LD2
sur la commune de Dourges (62)
Étude d'impact V3 de mars 2023 et étude de dangers de février V2 de 2023**

n°MRAe 2023-7061 &
2023-7105

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 16 mai 2023 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un bâtiment logistique à Dourges, dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Christophe Bacholle, Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Valérie Morel, Pierre Noualhaguet et Jean-Philippe Torterotot.

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 30 août 2022, 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 le présent avis.

* *

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier a été transmis complet le 21 mars 2023 par la DREAL Hauts-de-France, unité départementale de l'Artois, par délégation du Préfet du Pas-de-Calais et le 24 avril 2023 par la mairie de Dourges, pour avis, à la MRAe.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la MRAe Hauts-de-France.

En application de l'article R. 122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 6 avril 2023:

- le préfet du département de Pas-de-Calais;*
- 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, auxquels il est destiné.

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

Cette synthèse a pour objectif de faire ressortir les enjeux principaux identifiés par la MRAe et les pistes prioritaires d'amélioration du dossier et du projet, et les recommandations associées.

L'avis détaillé présente l'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale dont il convient de tenir compte afin d'assurer la clarté du dossier, la qualité de l'évaluation environnementale, la prise en compte de l'environnement et de la santé, ainsi que la bonne information du public.

Le projet s'implante sur une extension d'environ 105 hectares de la plateforme multimodale DELTA 3.

Le projet porté par la société SPL DELTA 3 concerne la réalisation d'un bâtiment logistique appelé "lot 2 de la zone LD" sur un terrain de 28 hectares. Le lot 2 objet du présent avis est la troisième opération qui sera développée sur l'extension (constituée de quatre lots), après les parcs locatifs « Lot 3 » et « Lot 1 » entre lesquels il s'intègre.

Le bâtiment d'entreposage est destiné à recevoir des produits de petits et gros électro-ménager, appareils électroniques et informatiques. De plus, il abritera en quantité réduite des produits classés dangereux type aérosols.

Le projet prend place sur une ancienne parcelle agricole, déjà entourée de bâtiments logistiques.

L'étude d'impact a été réalisée par Qualiconsult Sécurité.

Un résumé non technique reste à rédiger, sous la forme d'un fascicule séparé incluant le résumé non technique de l'étude de dangers, afin de permettre, à sa seule lecture, de comprendre les éléments essentiels du projet et de son impact, ainsi que la justification des choix effectués avec les documents iconographiques nécessaires.

Compte tenu de la nature du projet concernant un bâtiment d'entreposage de grande taille au sein d'une importante plateforme logistique sur des terrains jusqu'alors non imperméabilisés, l'autorité environnementale considère qu'un enjeu majeur est celui de l'artificialisation des sols dont le principe a été acté par la création de l'extension de la plateforme.

Les autres enjeux concernent :

- l'impact sur les espèces protégées présentes sur le site, sachant qu'une dérogation sur la protection des espèces protégées a fait l'objet d'un arrêté interpréfectoral en date du 21 février 2013 ;
- l'impact de l'augmentation du trafic routier, notamment sur la pollution atmosphérique.

L'analyse des effets cumulés avec les projets doit être actualisée afin d'intégrer les projets depuis 2020 et d'une manière générale, l'analyse des effets cumulés doit être améliorée, notamment concernant l'enjeu de la circulation routière et de la pollution atmosphérique associée compte tenu d'un état initial déjà défavorable.

L'étude d'impact doit intégrer un bilan carbone.

Enfin, l'étude de dangers montre que les mesures classiques sont mises en œuvre pour assurer la maîtrise du risque d'incendie. L'impact potentiel des fumées noires sur la circulation doit être étudié pour éviter tout sur-accident.

Avis détaillé

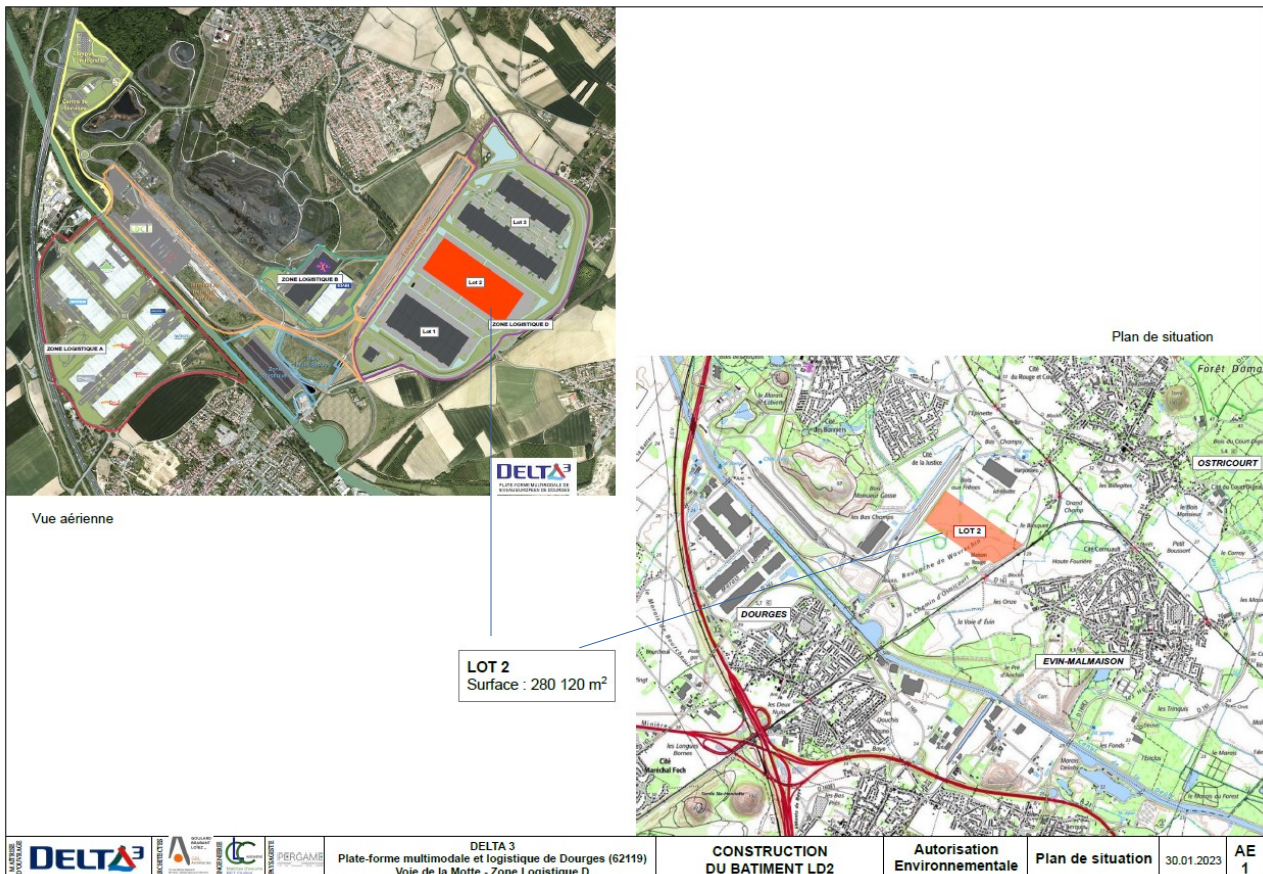
I. Le projet de construction d'un bâtiment logistique à Dourges

La Société DELTA 3 projette la construction d'un bâtiment logistique, appelé "lot 2 de la zone LD" (zone 1AUpfm), sur un terrain d'environ 280 000 m².

La partie « Description du projet » de l'étude d'impact est trop succincte, elle ne comprend pas notamment de plan d'aménagement, plan paysager, élévations, description de l'implantation des panneaux photovoltaïques, etc.

L'autorité environnementale recommande de compléter la description du projet dans l'étude d'impact.

Les parcelles concernées sont localisées principalement sur le territoire de la commune de Dourges (Pas-de-Calais). 3 834 m² d'espaces verts du projet sont sur la commune d'Ostricourt (Nord). Le terrain d'assiette du projet s'intègre au sein d'une zone plus vaste repérée « zone LD » d'environ 105 hectares, qui constitue une extension de l'actuelle plateforme multimodale et logistique DELTA 3.



Plan de localisation du projet, projet en rouge (source : dossier Dourges LD2 ICPE Situation)

Le bâtiment projeté, d'une superficie d'environ 133 000 m² sera constitué :

- de 12 cellules d'une surface unitaire d'environ 10 714 m² (en configuration dos à dos) d'une profondeur de 108 mètres et largeur de 99,2 mètres et d'une hauteur au faîtage de 13,70 mètres ;
- de locaux techniques (quatre locaux de charge, chaufferie, locaux pour les installations électriques (transformateur onduleurs, transformateurs photovoltaïques) ;
- de bureaux (en rez-de-chaussée et en R+2) et de locaux sociaux en rez-de-chaussée.

Le site d'implantation accueillera également les équipements suivants :

- des parkings (461 places au total) ainsi que des abris deux roues (60 places pour les vélos et 30 pour les motos) ;
- des bassins végétalisés, noue et prairie humide et espaces verts (voir plan de masse) ;
- deux cuves sprinkler¹ et un local source pour la protection incendie ;
- un poste de livraison en moyenne tension en limite de propriété ;
- un poste de garde à l'entrée poids-lourds du site.



Plan de masse (source : dossier Éléments graphiques)

Le bâtiment d'entreposage est destiné à recevoir de l'électroménager (petit et gros), ainsi que des appareils électroniques et informatiques (portables, tablettes, équipements vidéo, etc.). Des produits classés dangereux (aérosols) seront entreposés mais en quantité réduite (sous le seuil déclaratif au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement).

Les habitations les plus proches du projet sont situées à environ 500 mètres au sud/ouest.

La zone est située à proximité d'un terminal de transport à la fois ferroviaire, fluvial et routier de l'ensemble de la plateforme multimodale DELTA 3 (note de présentation non technique page 11) à environ trois kilomètres des autoroutes A1 et A21 et à 1,5 kilomètre du canal de la Deûle.

1 Le sprinkler est un appareil d'extinction automatique se déclenchant en cas de départ de feu. Ce système, qui est mis en réseau au-dessus de la zone à protéger, comporte des têtes extinctrices vissées sur des canalisations sous pression d'eau, le tout relié à un poste de contrôle qui régule l'arrivée de l'eau. Ces têtes se déclenchent suite à l'augmentation anormale de la température et permettent d'éteindre l'incendie, de le contenir ou de refroidir les structures selon sa conception.

Le futur entrepôt relève du régime de l'autorisation environnementale au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) concernant les rubriques suivantes :

- autorisation pour les rubriques 1510-2a (entrepôt couvert pour un volume de 1 762 000m³), 1530 (stockage de papiers et cartons ou matériaux combustibles analogues), 1532 (stockage de bois ou matériaux combustibles analogues), 2662 (stockage de polymères) et 2663 (stockage de pneumatiques) selon les pages 23 à 26 du document « PJ 46 Description du projet et des procédés »).
- déclaration pour les rubriques 2925-1 (atelier de charge d'accumulateur électrique pour une puissance cumulée de 1,2 MW), 1185-3b (stockage de gaz à effet de serre (fluides frigorigènes contenus dans les appareils d'électroménager)) et 4718-1b (pour le stockage de gaz inflammables liquéfiés inférieur à 34 tonnes).

Le dossier n'est pas cohérent concernant la situation administrative des rubriques 1530, 1532, 2662 et 2663. Il est indiqué en page 26 du document « PJ46 Description du projet et des procédés ») que ces rubriques relèvent de la déclaration mais le tableau des rubriques ICPE² page 23 à 25 ne précise pas le classement et les informations données concernant les quantités ne visent pas chaque rubrique individuellement. De plus, le fichier de synthèse du dépôt de téléprocédure doit reprendre une synthèse générée automatiquement des rubriques de la nomenclature ICPE à partir des informations saisies lors de la télédéclaration et ces rubriques n'y figurent pas.

L'autorité environnementale recommande de corriger les incohérences concernant la situation administrative des rubriques ICPE et de confirmer que les précisions apportées sur les quantités présentes dans l'installation au titre des rubriques 1530, 1532, 2662 et 2663 ne sont pas de nature à remettre les conclusions de dossier et notamment de l'étude de dangers (hypothèses retenues pour la modélisation de l'incendie en fonction des produits stockés).

Le projet de bâtiment est soumis à évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique n°39 (travaux, constructions et opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 hectares ou créant une emprise au sol de plus de 40 000 m²) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

Le dossier comprend une étude d'impact, une étude de dangers et leurs annexes. La lecture du dossier numérique est rendue difficile par la dénomination et l'ordonnancement des documents.

L'autorité environnementale recommande de prévoir un sommaire du dossier permettant d'identifier tous les documents produits (en précisant la dénomination retenue pour chaque document informatique) et de retenir des noms autoportants pour chacune des pièces.

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.

2 Installation classée pour la protection de l'environnement.

L'étude d'impact a été réalisée par Qualiconsult Sécurité, l'étude acoustique par la même société, l'étude faune/flore par Rainette SARL, l'étude géotechnique par Fondasol, le diagnostic de qualité des sols par Burgeap, les noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études utilisées sont indiqués page 164 et 165 de l'étude d'impact.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique doit constituer la synthèse de l'évaluation environnementale et comprendre l'ensemble des thématiques traitées dans celui-ci.

Un « résumé non technique » est intégré dans l'étude d'impact (page 15 à 18) et fait l'objet d'une extraction dans un document séparé (pièce DDAE_Etude_Impact_Résumé_non_tech.pdf). En l'état, le résumé non technique de quatre pages, ne permet pas une appropriation du projet et de ses enjeux dans son ensemble. Le résumé non technique proposé reprend succinctement et partiellement les thèmes abordés dans l'étude d'impact sans description du projet, sans lien entre les enjeux et le projet, et il n'est pas illustré. Par exemple, il ne reprend pas les éléments de l'étude d'impact relatifs à l'articulation du projet avec les documents de planification, à la justification du projet...

Le résumé non technique de l'étude de dangers, intégré dans l'étude de dangers, devrait faire l'objet d'un document séparé intégré au résumé non technique de l'étude d'impact.

Ainsi le résumé non technique ne correspond pas à ce qui est prévu par le code de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande de produire un résumé non technique, sous la forme d'un fascicule séparé, comprenant le résumé non technique de l'étude de dangers, afin qu'il permette, à sa seule lecture, de comprendre les éléments essentiels du projet et de son impact, ainsi que la justification des choix effectués avec les documents iconographiques nécessaires croisant les enjeux et le secteur d'implantation.

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

L'articulation du projet avec les documents supérieurs est présenté à partir de la page 154 de l'étude d'impact.

Le dossier met notamment en évidence la compatibilité du projet du bâtiment logistique LD 2 avec le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) des communes de Courcelles-les-Lens, Dourges, Evin-Malmaison, Leforest et Noyelles-Godault et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Lens-Liévin-Hénin-Carvin. Le terrain d'implantation du projet (1AUpfm) est classé en zone destinée à recevoir les installations, construction et ouvrages de la plateforme multimodale.

Dans son projet d'aménagement et de développement durables (PADD), le SCoT promeut une stratégie globale d'implantation des activités. Il demande à assurer la pérennité de Delta 3 par des possibilités d'extension et le développement d'activités induites sur le territoire. Le PADD fixe l'objectif d'accélération de l'équipement multimodal de la plateforme Delta 3 de Dourges pour doter le territoire d'un outil logistique d'envergure européenne.

L'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle ainsi que les mesures retenues pour répondre aux dispositions de ces documents sont détaillées pages 156 et suivantes de l'étude d'impact.

Il est indiqué qu'au vu de la perméabilité relativement faible du site, l'infiltration totale des eaux pluviales ne sera pas possible. Les eaux pluviales feront d'abord l'objet d'un tamponnement via des prairies humides, un bassin végétalisé et une noue avant rejet dans le cours d'eau « Le Courant de la motte » selon un débit de fuite d'un litre par seconde et par hectare. Les eaux pluviales de voirie seront traitées par des séparateurs d'hydrocarbures.

Concernant les zones humides, il est indiqué que celles-ci ont fait l'objet de mesures compensatoires suite aux diagnostics faune/flore conformément à l'arrêté interpréfectoral du 21 février 2013 portant dérogation sur la protection des espèces protégées qui impose des réserves de mesures compensatoires.

L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée page 143 et suivantes de l'étude d'impact. Le dossier identifie cinq projets entre 2018 et début 2020. Pour l'ensemble des projets concernés par la zone, le principal effet identifié est l'augmentation de trafic (nuisances sonore, qualité air) puis le paysage, et la modification de l'occupation des sols. Les projets mentionnés paraissent relativement anciens. Il convient d'actualiser ce volet en intégrant les projets depuis 2020.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le chapitre sur les effets cumulés en examinant les projets depuis 2020.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

La justification des choix est présentée page 106 et suivantes de l'étude d'impact.

Delta 3 est une plateforme équipée d'un terminal de transport combiné rail – route – voie d'eau. La phase 1 concernait un site multimodal et logistique de 330 hectares réalisé dans le cadre d'une zone d'aménagement concerté créée en 2001. La plateforme multimodale comprend également un centre de services (stations de distribution de carburants, hôtels, campus de formation sur les métiers de transport et logistique, des bâtiments dédiés à des enseignes de distribution, à des offres de services connexes aux services de transports...).

La commercialisation de la phase 1 étant en voie d'achèvement, le Syndicat mixte de Dourges a décidé de réaliser l'extension de la plateforme sur une zone logistique LD de 105 hectares, destinée à accueillir environ 400 000 m² de bâtiments logistiques divisée en lots.

La création du bâtiment logistique LD2 est justifiée notamment :

- par l'intérêt de mettre en œuvre le développement de la phase 2 de la plateforme pour bénéficier des services de transport combinés du terminal ;
- pour des raisons économiques.

L'autorité environnementale note l'absence de présentation d'alternatives au choix d'implantation du projet dans la zone LD analysées au regard de leurs impacts sur l'environnement. Cette implantation est justifiée par l'existence de la ZAC créée spécifiquement aux fins d'y implanter de telles activités logistiques et la proximité d'installations déjà existantes.

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'espaces

Les terrains d'assiette du futur bâtiment logistique font partie de la zone d'extension LD qui était précédemment dédiée à l'agriculture pour la quasi-totalité (l'activité agricole a cessé en 2016). Vingt-huit hectares seront ainsi consommés dont environ 13 hectares pour le bâtiment. Leur artificialisation est susceptible de modifier les écoulements d'eau et génère une disparition des sols, une diminution des capacités de stockage du carbone et de manière générale une disparition des services écosystémiques³.

Le dossier n'aborde pas la consommation foncière. Il n'est pas fait mention d'analyse visant à limiter la consommation foncière au travers par exemple une réflexion sur la densification du projet.

L'autorité environnementale recommande de justifier le besoin en matière de dimensionnement du projet et d'étudier la recherche d'optimisation des volumes dans l'objectif de réduire l'impact du projet sur la consommation foncière.

L'autorité environnementale note que la partie localisée sur la commune d'Ostricourt (3 834 m² d'espaces verts) correspond à un merlon protégé dédié à l'éco pâturage séparé de l'exploitation par une clôture. Le dossier indique qu'aucune activité logistique ni présence de personnel n'y sera admise ni aucun nouvel aménagement.

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est intégré dans un paysage à la fois rural et urbain bénéficiant de grandes infrastructures.

Il est localisé au sein d'une entité paysagère constituée de paysages miniers et à proximité des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO notamment :

- contiguë au projet, la zone tampon « Paysages et ensembles miniers » ;
- à 200 mètres à l'ouest, le site inscrit « Paysages et ensembles miniers » ;
- à un kilomètre du projet, la « fosse 9/9bis-10 de Oignies » ;
- à 200 mètres à l'ouest, la « fosse 9/9bis-10 de Oignies ».

³Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

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

L'étude d'impact page 62 identifie les terrils à proximité, espaces naturels sensibles (ENS) du département du Pas-de-Calais. Toutefois le dossier ne met pas en avant la présence des terrils 116/117 (site du 9-9bis) à environ 200 mètres qui sont inclus dans le périmètre du Bassin minier inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et classés.

Le projet pourra avoir un impact moyen à fort sur ces terrils et sur la perception du Patrimoine minier sachant que le bâtiment aura une hauteur au faîtage de 13,70 mètres. Ces terrils étant des ENS aménagés pour accueillir du public, ils ont un rôle dans le cadre de vie des habitants : lieu de balade et de sensibilisation à la nature et au patrimoine minier. Un chemin passe sur le sommet de ces terrils plats, permettant des vues sur la zone de projet.

Ces terrils permettent des vues sur le patrimoine minier environnant, et contribuent à la notion de « chaîne des terrils » à laquelle ils appartiennent.

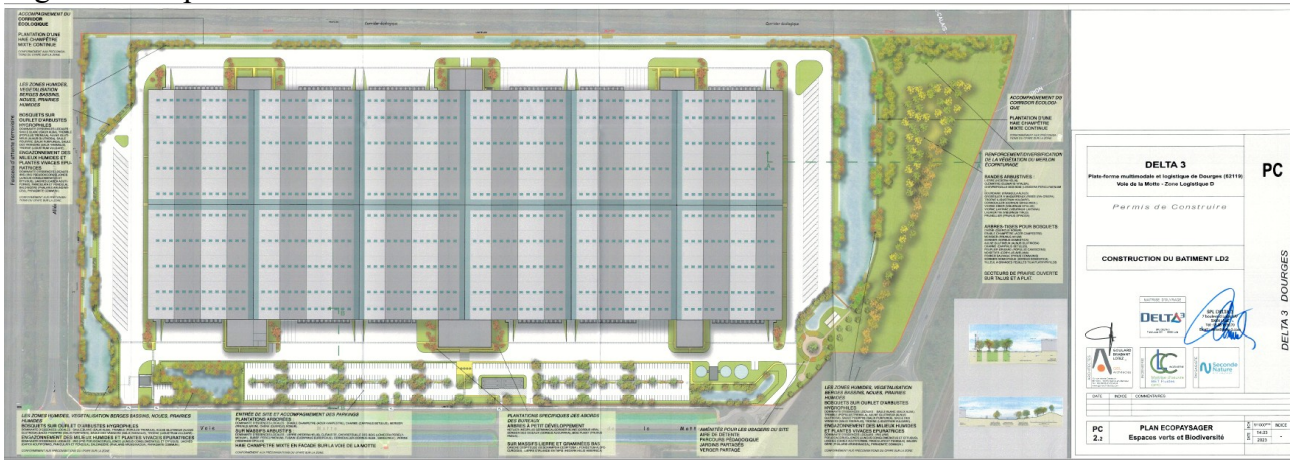
Le projet viendra densifier une zone déjà fortement construite de bâtiments d'entrepôts qui sont prégnants au premier plan des vues vers le patrimoine minier.

Le permis de construire (pièces PCLD2_PC-An1Plan_RDC du dossier communal) propose des photomontages proches et éloignés sur un même axe plan.

Même si ce nouveau bâtiment vient compléter ceux déjà existants dans une plateforme déjà dense, il manque dans le dossier des vues depuis le terril d'Oignies.

L'étude d'impact présente une analyse succincte des aménagements paysagers. Il est précisé (page 16 de l'étude d'impact) que « les aménagements paysagers projetés s'inscrivent dans les grandes orientations végétales de la ZAC » puis page 120 que « les espaces libres extérieurs seront caractérisés par une structure paysagère qui se veut la plus directe et lisible possible. Cette structure paysagère s'appuie sur le cahier des prescriptions architecturales, paysagères et environnementales élaboré pour la zone LD » sans plus de détail.

Le dossier déposé par la commune présente la pièce PCLD2_2_PLAN_ECOPAYSAGER_14_01_23 qui permet d'identifier les éléments paysagés qui devraient être mis en place notamment les plantations de haies, les bosquets, l'engazonnement des milieux humides, les zones humides végétalisées et plantations d'arbres...



Source: dossier communal pièce PCLD2_2_PLAN_ECOPAYSAGER_14_01_2

Le dossier ne propose pas suffisamment de photomontages qui auraient permis de mieux visualiser l'impact du projet sur le paysage et les aménagements projetés notamment, depuis le teruil de Oignies.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter les enjeux du projet sur le paysage ;*
- *de proposer des mesures spécifiques notamment concernant le choix de couleur du bâtiment (en lien avec l'ABF ou l'inspection des sites) ;*
- *de proposer des photomontages complémentaires permettant d'apprécier l'impact du projet sur le paysage, notamment depuis le teruil d'Oignies.*

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Aucun arrêté préfectoral de protection de biotopes ni aucune réserve naturelle nationale ou régionale n'a été recensé.

Dans l'aire d'étude, aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique ou floristique (ZNIEFF) n'a été inventorié.

Toutefois, l'environnement immédiat de la zone projet comprend :

- à l'ouest, la ZNIEFF Marais et teruils d'Oignies et bois du Hautois à environ 200 mètres,
- à l'est du site, les ZNIEFF « teruils 109 et 113 d'Evin-Malmaison » à environ 900 mètres et la « Forêt domaniale de Phalempin, le Bois de l'Offlarde, Bois Monsieur, les Cinq Tailles et leurs lisières » à environ 1,8 kilomètre .

L'emprise de la zone LD recoupe des zones humides déterminées lors des études spécifiques réalisées dans le cadre de l'extension de la plateforme DELTA 3 ; ces zones humides ne sont pas recensées parmi celles d'importance internationale visées par la Convention RAMSAR.

La zone projet est concernée aux deux tiers par une zone à dominante humide et par un biocorridor, zone humide identifiée au schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le dossier indique que cette zone humide a été remaniée pour l'aménagement de la plateforme multimodale.

Le projet s'inscrit dans un projet plus vaste d'une extension de la zone d'activité Delta 3 qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 11 février 2013⁴) et d'un arrêté interpréfectoral du 21 février 2013 accordant la dérogation requise sous réserve de mesures compensatoires, après avis favorable du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel et avis du Comité national de protection de la nature. En effet, les inventaires faune-flore réalisés avaient mis en évidence plusieurs espèces floristiques et faunistiques protégées, ainsi que des habitats de reproduction et aires de repos.

Le présent projet vient s'intégrer entre deux bâtiments existants au niveau de la zone d'extension LD.

4 https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_ae_zac_dourges.pdf

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

Concernant la zone humide

Page 60 et suivantes de l'étude d'impact, le dossier fait référence à des inventaires réalisés en 2009, 2011 pour l'extension de la zone LD par les bureaux d'études SOREPA et Rainette qui ont mis en évidence deux espèces végétales protégées caractéristiques des milieux humides : le butome en ombelle et l'œnanthe aquatique.

Le bureau d'étude BURGEAP a également réalisé une campagne de caractérisation pédologique en octobre 2010 qui a permis de délimiter une zone humide de 10,3 hectares environ sur la zone ZLD, à proximité de la RD 306, ainsi qu'une zone correspondant aux périmètres proches des fossés qui traversent l'extension sur 2,2 hectares soit un total de 12,5 hectares.

Le dossier indique que le lot 2 (LD2) objet du présent dossier a fait l'objet de terrassements préliminaires à son aménagement.

Le dossier indique que les investigations faune/flore réalisées en octobre 2019 dans le cadre du projet par Rainette ont mis en évidence que les aménagements de la zone ont enlevé le caractère humide initialement identifié dans l'étude du bureau BURGEAP et seul le fossé créé pour la gestion des eaux pluviales représente une zone à caractère humide.

Concernant la faune et la flore

L'étude d'impact indique (page 63) qu'un diagnostic écologique (faune/flore/habitats) sur les parcelles concernant le projet d'extension de la zone logistique LD et comprenant les parcelles du projet, a été réalisé en 2010 et complété en 2012 par Rainette.

Les conclusions ont démontré la présence d'espèces floristiques protégées (Butome en ombelle et Œnanthe aquatique), d'espèces faunistiques protégées (Triton ponctué, alpestre, crêté et crapaud commun) et d'habitats de reproduction et d'aires de repos (Triton crêté, 24 espèces d'oiseaux protégés et 2 espèces de chauves-souris : Pipistrelle commune et Pipistrelle de Nathusius).

Une demande de dérogation a été présentée à la suite de cette étude. Un arrêté interpréfectoral, datant du 21 février 2013, portant dérogation a été pris et impose des réserves de mesures compensatoires. Depuis plusieurs mesures en lien avec l'arrêté cité ont déjà été mises en place sur l'ensemble du secteur LD.

L'arrêté de dérogation prescrit des mesures d'évitement saisonnières, la création d'habitats compensatoires (mares, pose de nichoirs...), des plantations pour recréer des corridors biologiques (haies, vergers...), l'acquisition d'une zone humide pour conservation, des mesures d'accompagnement et de suivi (suivi scientifique des habitats, suivi des végétaux...), absence d'utilisation de produits phytosanitaires.

Des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet sur le milieu naturel sont mises en œuvre à l'échelle de l'ensemble du projet d'extension de la zone LD afin de recréer des habitats et de procéder au déplacement des espèces protégées.

Le dossier (annexe 6 Cpte_rendu_réalisation_mesures_2022) présente le suivi des mesures mises en place et un compte rendu de réalisation des mesures – 2016-2017 est consultable en ligne⁵).

Le projet prévoit qu'un suivi écologique soit réalisé sur une période de cinq années, renouvelable,

5 <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/index.php/contenu/telechargement/32382/212239/file/cr+mesures+compensatoires.pdf>

au niveau des zones humides, habitats compensatoires, espèces et végétaux protégés.

L'autorité environnementale n'a pas d'observation à formuler sur les mesures de réduction et compensation prévues identifiées dans le cadre du projet d'extension de la plateforme.

Concernant le site du projet LD 2, le dossier indique (page 69 de l'étude d'impact) qu'à ce jour, la zone correspond à un espace ayant fait l'objet de remblais récents et ne présente pas d'enjeu faunistique ou floristique particulier. Des inventaires complémentaires ont été réalisés par Rainette en octobre 2019 avec uniquement deux sorties (voir page 70 et suivantes de l'étude d'impact).

Le site d'implantation du présent projet sera dans la continuité des mesures déjà entreprises par un traitement paysagé le long de l'allée des Bosquets, un corridor écologique en limite séparative nord/est du terrain du projet et merlon paysagé le long de la RD 306. DELTA 3 a missionné le cabinet d'Ecologie ELAN (AMO environnement de l'opération) pour l'accompagner dans cette démarche qui se traduit par la mise en place d'un axe biodiversité affirmé au sein du projet, notamment par :

- la mise en place d'espaces végétalisés à haut potentiel écologique, favorables à l'accueil de la biodiversité
- la limitation des incidences du projet sur le sol, la faune et la flore
- la sensibilisation des futurs exploitants à la thématique biodiversité et leur intégration dans la démarche
- le traitement du sujet tout au long des phases de conception, de construction et de manière pérenne en phase exploitation.

L'étude d'impact fournie dans le dossier se base essentiellement sur l'inventaire de 2019. L'évolution possible de la biodiversité présente sur ce terrain en friche n'a pas été prise en compte. Des passages d'inventaire de la flore auraient pu être diligentés en 2022 afin de s'assurer de la non-recolonisation du site.

II.4.4 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Cinq sites sont recensés dans un rayon de 20 kilomètres (page 53 de l'étude d'impact) :

- la zone spéciale de conservation (ZSC) N° FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » à environ 1,8 kilomètre de la zone projet ;
- la zone de protection spéciale (ZPS) N° 3112002 les « Cinq tailles », à environ cinq kilomètres ;
- la ZSC N° FR3100506 « Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » à environ 7,4 kilomètres ;
- la zone de protection spéciale (ZPS) N° FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », à environ 15,9 kilomètre ;
- la ZSC N° FR3100507 « Forêts de Raismes/Saint-Amand/Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe », à environ 16,5 kilomètres.

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

L'étude des incidences au titre de Natura 2000 est présentée page 150 et suivantes de l'étude d'impact. Elle conclut à l'absence d'impact en raison des distances. Elle n'est pas basée sur l'aire d'évaluation spécifique⁶ des espèces désignées dans les sites Natura 2000.

Le dossier indique qu'en raison de la présence de zones humides, une partie du site et de la ZSC « les Cinq tailles » présente des caractéristiques similaires. Des espèces identiques d'oiseaux sont recensées sur les deux sites (Canard colvert, Héron cendré, Vanneau huppé, etc.).

Le projet propose des mesures de compensation liées aux zones humides (noues créées avec végétations adéquates) ainsi qu'aux habitats de reproduction et aires de repos des oiseaux (plantations de vergers, de haies, etc.). Il est conclu que ces mesures auront un impact positif sur les espèces d'oiseaux de la ZSC « les Cinq Tailles ».

II.4.5 Risques naturels / technologiques

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé dans une zone industrielle (zone multimodale de Delta 3).

Le site projet est en en zones potentiellement sujettes aux inondations de caves (carte page 67 de l'étude d'impact).

Les habitations les plus proches sont situées à environ 500 mètres au sud-ouest du projet. Plusieurs routes sont proches notamment A1 (à trois kilomètres), la RD 306, la RD 160 et la RD 161 qui longe la zone d'activité et un faisceau ferroviaire.

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

Le dossier contient un résumé de l'étude de danger version de février 2023 suivi de l'étude de danger dans sa globalité.

L'étude des dangers (EDD) a été réalisée de manière méthodique.

Elle décrit l'environnement du site, le retour d'expérience, l'organisation générale de la sécurité, l'identification et la description des phénomènes dangereux susceptibles d'intervenir, ainsi que la modélisation de leurs effets.

Elle identifie l'incendie comme risque principal accompagné d'émission de fumées mais également le risque de pollution du milieu naturel par les eaux d'extinction incendie.

L'ensemble de l'entrepôt sera protégé par un système d'extinction sprinkler, composé de deux motopompes diesel et de deux réserves d'eau incendie de 550 m³ chacune.

Une modélisation des effets a été réalisée dans des conditions considérées comme majorantes dans le cadre de l'analyse détaillée des risques (page 90 et suivantes de l'étude de dangers). Le phénomène dangereux retenu est l'incendie d'une cellule. La carte compilant l'ensemble des effets

⁶ Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

thermiques à l'extérieur du bâtiment pour l'incendie d'une cellule (page 112 de l'étude de dangers) montre que les effets thermiques restent contenus dans l'emprise du site exception faite des effets irréversibles (flux de 3 kW/m²) qui sortent des limites de propriété à l'ouest sur 10 mètres au maximum (en cas d'incendie des cellules CN1 ou CS1), sans toutefois impacter d'enjeux particuliers. Notamment les flux n'atteignent pas l'allée des Bosquets.

Afin d'évaluer la toxicité des émissions produites en cas d'incendie d'une cellule de stockage, une caractérisation des fumées et une modélisation de leur dispersion atmosphérique ont été réalisées en prenant en compte plusieurs conditions météorologiques.

Elle montre qu'aucune cible n'est susceptible d'être atteinte par des effets toxiques au sol et en tenant compte des hauteurs des constructions dans les zones atteintes par le nuage toxique. Toutefois, la réduction de visibilité en raison des fumées pourrait être importante sur plusieurs kilomètres. Il n'y a pas de report des modélisations réalisées concernant les fumées toxiques et les fumées noires sur une cartographie du projet et de son environnement permettant d'évaluer les équipements (routes, bâtiments...) qui seraient impactés.

Les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées à la suite d'un incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter l'étude de dangers par des cartographies du site et de son environnement avec les résultats des modélisations pour les fumées toxiques et les fumées noires ;*
- *d'identifier les enjeux qui pourraient être impactés par les fumées toxiques ou les fumées noires et le cas échéant, au vu des résultats, de préciser les dispositions retenues pour gérer les risques associés (perte de visibilité sur un axe de transport par exemple) ;*
- *compléter l'étude de dangers par une analyse de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé sur l'environnement et la santé.*

L'étude de dangers prévoit plusieurs types de mesures de maîtrise des risques permettant de limiter la probabilité d'occurrence de l'incendie :

- des mesures organisationnelles (mesures de prévention agissant sur l'apparition des sources d'inflammation) notamment des consignes d'exploitation, un plan de prévention, des vérifications périodiques et d'entretien des matériels de sécurité, des procédures d'alerte ;
- des mesures techniques (mesures de prévention, dès la conception du projet et la construction des locaux pour limiter le risque d'incendie et de propagation de l'incendie notamment :
 - > le compartimentage en 12 cellules de stockage ;
 - > la structure du bâtiment (poteaux et poutres) ;
 - > des murs entre chaque cellule de stockage stables au feu pendant 4 h (REI⁷ 240) et

7 REI est un acronyme utilisé pour indiquer la résistance au feu d'un élément de construction (composant ou structurel):

- R, indique la Résistance mécanique ou force portante, c'est-à-dire la capacité des structures à conserver leur stabilité sous l'action du feu ;
- E, indique l'Étanchéité au feu sans transmission de flammes et de gaz chauds pouvant s'enflammer sur la face non exposée.
- I, indique l'Isolation thermique, c'est à dire la transmission limitée de la température au travers de l'ouvrage.

dépassent de 1 mètre en toiture pour limiter le risque de propagation ;
> les locaux techniques (sprinkler, chaufferie, locaux de charge, transformateur) sont isolés des cellules par des parois REI.

Enfin, des moyens de protection et d'intervention sont prévus afin de limiter les effets de l'incendie. Aussi le site disposera :

- d'un système d'extinction automatique d'incendie permettant de détecter et d'éteindre un départ de feu par sprinklage ;
- des dispositifs de désenfumage et notamment d'exutoires de fumées à raison de 2 % minimum de la surface de chaque canton ; les aménagements d'air nécessaires au bon fonctionnement du désenfumage seront assurés par les portes de quais ;
- de robinets d'incendie armés (RIA) et extincteurs répartis dans l'entrepôt ;
- d'une voie engin sur le périmètre complet du site avec aire de mise en station des moyens aériens au niveau de chaque façade ;
- d'un réseau de 13 poteaux incendie associé à une réserve incendie de 960 m³ permettant de délivrer un débit minimal de 480 m³/h pendant 2 heures ;
- par ailleurs, des alarmes anti-intrusion seront installées au niveau des accès aux cellules ainsi qu'aux bureaux. Elles seront reportées en télésurveillance.

En matière d'incendie, la détection la plus rapide possible d'un départ de feu est capitale. L'étude de dangers n'examine pas la possibilité d'avoir recours à un dispositif de détection complémentaire à celui du sprinklage qui permettrait une intervention plus précoce. En fonction de la nature des produits stockés, des détecteurs thermiques ou de fumées pourraient utilement compléter les mesures de maîtrise des risques relatives à l'incendie.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité de compléter le dispositif de détection du sprinklage par des appareils de détection complémentaires qui pourraient permettre une détection plus précoce, et par conséquent limiter le risque d'incendie généralisé de la cellule.

Le dossier indique que le risque résiduel, compte tenu des mesures de maîtrise du risque, est non critique.

Le risque de propagation de l'incendie d'une cellule aux cellules mitoyennes n'est pas retenu, les modélisations ayant conclu que dans la situation la plus défavorable, l'incendie durerait 144 minutes soit une durée significativement inférieure au degré coupe-feu des murs entre cellules (240 minutes).

L'étude de dangers considère (page 79 et suivantes) qu'en cas d'incendie, les eaux susceptibles d'être polluées à mettre en rétention représenteraient un volume de 1 617 m³, en appliquant le guide pratique D9A de dimensionnement des rétentions d'eaux d'extinction. Il est considéré que le bâtiment, équipé d'un seuil intérieur relevé de cinq centimètres, assurerait cette rétention. Un « potentiel de confinement (à 50 % à l'intérieur du bâtiment est évalué à 2 560 m³ (128 000 m² x 80 % x 2,5 cm) ». En cas de débordement du bâtiment, les cours des quais assureraient un confinement complémentaire, des vannes de barrage automatiques asservies à la détection incendie et commandables manuellement (au poste de garde et localement) permettant d'empêcher tout rejet au milieu naturel. En l'état, l'étude de dangers n'est pas suffisamment démonstrative sur la capacité

à assurer un confinement efficace sur le site des eaux susceptibles d'être polluées en cas d'incendie. Les hypothèses ne sont pas justifiées. Les cellules étant équipées de murs coupe-feu, il convient de justifier que les eaux d'une cellule en feu seront évacuées vers les autres cellules avant débordement au niveau du seuil.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers sur la partie descriptive relative à la gestion des eaux susceptibles d'être polluées en cas d'incendie en :

- *justifiant les hypothèses retenues (valeurs de 50 % et de 80 % retenues dans le calcul) ;*
- *apportant des éléments d'appréciation sur la capacité des eaux d'incendie à s'évacuer vers les autres cellules du bâtiment compte tenu du caractère coupe-feu des murs entre cellules ;*
- *précisant la capacité de confinement complémentaire apportés par les cours des quais après isolement du site par des vannes de barrage ;*
- *en joignant un plan localisant toutes les zones susceptibles de contenir des eaux susceptibles d'être polluées et en précisant les volumes associés.*

L'étude de dangers n'appelle pas d'observations complémentaires. Une gestion rigoureuse du bâtiment sera nécessaire pour que les conditions d'exploitation de l'entrepôt ne soient pas de nature à remettre en cause les hypothèses retenues dans l'étude de dangers (portes coupe-feu opérationnelles pour garantir le degré coupe-feu des murs entre cellules, respect de la nature et des quantités maximale des produits stockés...).

II.4.6 Santé

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet, au sein du bassin minier Nord – Pas-de-Calais, s'insère dans une zone d'activité dense.

Les sources de pollution sont nombreuses notamment en lien avec le trafic routier de la plateforme multimodale Delta 3 et des axes routiers à proximité (A1 (à trois kilomètres), RD 306, RD 160 et RD 161). La RD 306 est un axe terrestre bruyant.

Le site LD2 devrait à terme accueillir quotidiennement environ 250 poids-lourds par jour et 450 à 500 véhicules légers (soit respectivement 500 et 1 000 mouvements).

Le trafic routier inhérent au projet viendra s'ajouter à l'existant et les nuisances sonores associées vont constituer un enjeu devant être pris en compte, en raison notamment de la présence habitations (lotissement). Les plus proches sont situées à environ 500 mètres au sud-ouest du projet et d'autres habitations sont situées à environ 700 mètres, sur le territoire de Dourges puis sur les communes voisines notamment Evin-Malmaison.

> Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances et de la santé

L'étude d'impact présente une l'analyse des effets du projet sur la santé page 131 et suivantes, conformément aux dispositions de la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation.

Elle porte notamment sur les risques sanitaires liés à des nuisances sonores et les rejets atmosphériques pendant les travaux et durant l'exploitation du site.

Un inventaire des risques sanitaires potentiels sur les riverains a été réalisé pendant les différentes

phases du projet :

1. Phase de travaux

- émissions atmosphériques liées au trafic induit par les travaux ;
- soulèvements de poussières liés aux terrassements ;
- risque de pollution des sols ;
- risque de pollution des eaux ;

2. Réseaux divers

- émissions atmosphériques liées au chauffage des futurs bâtiments ;

3. Utilisation des aménagements

- émissions atmosphériques liées au trafic induit par les véhicules sur le site (poids-lourds et véhicules légers) ;
- nuisances sonores et lumineuses.

Le dossier indique que le projet induira un flux 700 véhicules entrants et 700 véhicules sortants et considère que les émissions engendrées par ce trafic seront négligeables par rapport au trafic de l'A1 bordant le site.

Selon l'étude d'impact, l'emplacement du projet à proximité des infrastructures routières permet de limiter le passage des poids lourds dans les agglomérations et de limiter l'exposition des populations avoisinantes aux gaz d'échappement. Il est conclu que l'activité ne sera pas de nature à engendrer une modification de la qualité de l'air et donc d'impact sur la santé.

L'analyse des risques sanitaires conclut à un enjeu globalement faible pour les populations riveraines (cf page 140 de l'étude d'impact). Ainsi, « les émissions du site sont identifiées comme faibles et ne présentant pas de toxicité significative au regard de la santé des populations. Les voies de transfert étant limitées aux rejets à l'atmosphère et les populations sensibles éloignées du site, l'impact sanitaire des activités du site est considéré comme maîtrisé et non significatif. »

Toutefois, le trafic routier, à l'origine d'émission de gaz de combustion, engendré par ce nouveau projet viendra en accumulation du trafic et donc des nuisances atmosphériques déjà existantes. La mauvaise qualité de l'air, liée notamment au trafic routier, a un impact direct sur la santé des personnes.

L'autorité environnementale note que les impacts sont sous-évalués compte tenu notamment d'un manque d'étude et la non prise en compte du cumul de trafic et non pas uniquement de celui généré par le projet LD 2.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une modélisation du trafic routier en considérant l'existant et les projets pour en déduire la pollution engendrée dans sa globalité. Le cas des événements de pic de pollution atmosphérique devra être intégré.

L'étude d'impact précise que le site LD2 fonctionnera six jours semaine 24 h/24 sauf du samedi 13h30 au dimanche 13h30 et que le trafic lié aux activités du site présentera une source de bruit supplémentaire.

Il est proposé des mesures classiques telles que la limitation de la vitesse des véhicules, mise à l'arrêt des moteurs en phases de chargement / déchargement.

II.4.7 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est sur un territoire concerné par le plan de protection de l'atmosphère (PPA) interdépartemental du Nord – Pas-de-Calais.

Les sources d'énergie consommée par le projet en phase d'exploitation seront l'électricité du réseau et l'autoconsommation partielle de celle issue des panneaux photovoltaïques prévus sur la couverture de l'entrepôt.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de l'énergie, du climat et de la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier et en lien avec les activités du bâtiment logistique

Qualité de l'air et émission de polluants atmosphériques

L'étude d'impact (pages 99 et suivantes) présente de manière générale la qualité de l'air, en reprenant les données de surveillance de la qualité de l'air de la station ATMO⁸ la plus proche (Harnes Serres) sur la période du 05/12/22 au 11/12/22.

Les mesures, pour cette période, ont mis en évidence les concentrations suivantes :

- dioxyde d'azote (NO_x⁹) 25 µg/m³ ;
- poussières PM10¹⁰ :23,5 µg/m³ ;
- ozone :17 µg/m³.

Il est affirmé qu'aucune donnée n'est disponible, pour cette même période, concernant les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), les PM2,5¹¹.

Le dossier présente des résultats sur une période courte, dont la représentativité n'est pas garantie.

Le dossier ne présente aucune analyse des résultats notamment par rapport aux valeurs réglementaires limites fixées qui découle des lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹².

Si l'on se réfère aux données de l'OMS en comparaison avec les données issues au dossier, on constate que les concentrations en PM10 et en NO_x sont déjà supérieures aux normes :

Nature	Valeurs Dossier	valeurs annuelles OMS
--------	-----------------	-----------------------

8 ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

9 NO_x : oxydes d'azote

10 PM10 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 10 µm

11 PM2,5 : matières particulaires grossières dont le diamètre moyen est inférieur à 2,5 µm

12 Les lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air présentent des recommandations d'ordre général concernant les valeurs seuils des principaux polluants de l'air qui posent des risques de santé (matières particulaires PM, ozone O3, dioxyde d'azote NO2 et dioxyde de soufre SO2).

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/346555/9789240035423-fre.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PM10	23,5 µg/m ³	15 µg/m ³
NO _x	25 µg/m ³	10 µg/m ³
Ozone	17 µg/m ³	60 µg/m ³

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des données sur la qualité de l'air sur une période plus représentative et de les analyser au vu des données de l'OMS et de préciser les mesures envisagées pour que le projet n'aggrave pas la qualité de l'air

Trafic et Transports

L'étude évalue le trafic induit par le projet à un flux 700 véhicules entrants et 700 véhicules sortants, à raison de 250 poids-lourds et 450 véhicules légers).

Le dossier considère que le projet induit une faible augmentation du trafic global sans étude de trafic décrivant l'existant et les trafics futurs. L'A1 est quotidiennement concernée par des bouchons et cet enjeu n'est pas suffisamment pris en compte.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une étude de trafic concernant le trafic existant et d'intégrer le trafic additionnel généré par le projet LD2.

S'agissant des modes alternatifs à la route, le projet s'intègre dans une zone d'activité offrant des alternatives modales pour le transport de marchandises : voie ferrée et/ou fluviale s'inscrivant dans le projet du canal Seine-Nord Europe. La zone dessert en rail-route les villes de Avignon, Lyon, Marseille, Toulouse, Perpignan, Bayonne, Bordeaux, Zeebrugge, Anvers, Bonneuil sur Marne, Valladolid et Londres ainsi que la Turquie et la Roumanie et en fluvial : les villes de Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam.

Le projet est situé à proximité des lignes ferroviaires Lens-Ostricourt et Lille-Paris. Une desserte est possible via la plateforme multimodale. Le terminal de transport combiné DELTA 3 est directement raccordé sur les voies ferrées Lens-Ostricourt et Lille-Paris.

Les usagers peuvent utiliser le réseau de bus Tadao du secteur via la ligne Bulle 7 (Hénilin Beaumont/Libercourt - 1 bus toutes les 20 à 30 minutes de 5h45 à 22H40), la ligne 47 (Carvin/Oignies - 1bus toutes les heures de 6h à 20h30) et la ligne 21 (Leforest/Lens- 1 bus toutes les heures de 6 h à 20h45). Il est également possible d'utiliser le service ALLOBUS sur réservation, depuis l'arrêt Libercourt Gare. Si l'étude d'impact mentionné l'existence de ce réseau, son usage sera probablement limité pour le personnel en poste.

Le syndicat mixte de Dourges s'est engagé dans un processus d'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise, qui a déjà permis le développement d'une aire de covoiturage. Des pistes cyclables permettront également de desservir la plateforme dans son ensemble. Elles permettent de circuler tout autour du site via la boucle 11 dite des 3 cavaliers.

La possibilité de recours à la mobilité douce est insuffisamment détaillée. Une boucle autour du site n'est pas suffisante. Il convient pour les cyclistes d'être en situation de rejoindre une telle boucle de leur domicile via des pistes cyclables sécurisées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur le recours aux transports alternatifs. Le bilan des mesures présentées dans le cadre de la phase 1 de la plateforme

multimodale pourra être joint et utilisé pour approfondir l'analyse.

Gaz à effets de serre (GES)

L'étude d'impact aborde rapidement les émissions de gaz à effet de serre page 101 de l'étude d'impact mais sans produire de bilan carbone. Or cet impact n'est pas négligeable s'agissant d'activité logistique.

Un guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » est disponible sur le site internet du ministère de la Transition écologique¹³.

L'autorité environnementale recommande de réaliser l'évaluation des gaz à effet de serre afin de prendre en compte l'ensemble des émissions générées par le projet, directement ou indirectement, et de proposer des mesures visant la neutralité carbone du projet.

L'autorité environnementale note que le projet prévoit d'utiliser la toiture du bâtiment pour l'installation de panneaux photovoltaïques et il est mentionné (page 123 de l'étude d'impact) qu'il y aura une autoconsommation partielle issue de panneaux photovoltaïques mais aucune indication quantifiée n'est fournie

L'autorité environnementale recommande de préciser dans l'étude d'impact les surfaces de panneaux photovoltaïques prévues et la production attendue au regard de la consommation d'électricité.

13 <https://www.notre-environnement.gouv.fr/donnees-et-ressources/ressources/publications/article/le-guide-sur-la-prise-en-compte-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-dans-les>