



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet d'atelier de préparation et de plateforme
de stockage de véhicules à Mazingarbe (62)
Étude d'impact du 1^{er} novembre 2023**

n°MRAe 2023-7611

AVIS DÉLIBÉRÉ n°2023-7611 adopté lors de la séance du 23 janvier 2024 par
la mission régionale d'autorité environnementale Hauts-de-France

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 23 janvier 2024 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet d'atelier de préparation et de plateforme de stockage de véhicules à Mazingarbe dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Ducrocq, Hélène Foucher, Philippe Gratadour, Valérie Morel et Pierre Noualhaguet.

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 le 5 décembre 2023 par la commune de Mazingarbe, 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 14 décembre 2023 :

- le préfet du département du 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.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de l'autorité décisionnaire, du maître d'ouvrage 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 le 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.

Le présent avis fait l'objet d'une réponse écrite par le maître d'ouvrage (article L.122-1 du code de l'environnement).

L'autorité compétente prend en considération cet avis dans la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. Elle informe l'autorité environnementale et le public de la décision, de la synthèse des observations ainsi que de leur prise en compte (article L.122-1-1 du code de l'environnement).

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.

La société Foncière du Pivot à Serris a pour projet la construction d'un atelier de préparation et d'une plateforme de stockage d'environ 2 600 véhicules, sur la ZAC du Champ Caudron à Mazingarbe (62).

L'étude d'impact a été réalisée par ICE Conseil.

Le projet a fait l'objet d'un avis de cadrage par l'autorité environnementale en date du 19 septembre 2023, avis dont il a suivi une large part des recommandations.

Le projet s'implante sur un terrain d'assiette de 7,5 hectares dont plus des deux tiers seront artificialisés pour les voiries et les aires de stationnement sans que des mesures de compensation ne soient proposées.

Le projet est situé dans un secteur du bassin minier dont des éléments sont classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (terrils) et dans un paysage constitué d'une zone de culture et à proximité immédiate de zones d'habitations. L'insertion paysagère du projet est à approfondir par la réalisation de photomontages permettant d'apprécier la réduction des incidences paysagères et patrimoniales du projet.

Le projet est voisin d'une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, d'espaces boisés et de haies denses qui pourraient abriter des oiseaux nicheurs et des chauves-souris. L'étude ne comprend pas d'inventaires. Le diagnostic écologique est à compléter avec des prospections portant sur ces taxons.

Les consommations d'eau et les rejets d'effluents pollués doivent être caractérisés quantitativement et qualitativement. La capacité de la station d'épuration communale à prendre en charge ces effluents doit être démontrée ainsi que la compatibilité des rejets avec les milieux récepteurs.

La détermination de l'environnement sonore du secteur, réalisé sur un créneau de deux heures en début de matinée, est à prolonger sur une plage horaire de vingt-quatre heures pour améliorer la représentativité de la caractérisation.

Le projet exclut l'installation d'ombrières sur les aires de stationnement sur le motif économique en

lien avec les dispositions de l'article 40 de la loi sur l'accélération des énergies renouvelables mais cette exclusion doit être reconsidérée au regard du bilan carbone.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

La société Foncière du Pivot à Serris a pour projet la construction d'un atelier de préparation et d'une plateforme de stockage de véhicules à Mazingarbe (62), pour les mettre ensuite à la disposition du groupe 2L Logistics qui exercera son activité par l'intermédiaire de sa filiale Rotalys.

Le projet consiste à implanter :

- une plateforme de stockage de véhicules, en relation avec un centre de rénovation et de préparation de véhicules d'occasion situé à Lens (usine CRVO) ;
- un atelier de préparation (esthétique) de véhicules d'occasion.

Le projet comprend un bâtiment abritant l'atelier de préparation des véhicules reconditionnés ainsi que les bureaux administratifs de l'établissement. Les voiries lourdes du site permettront la circulation et le stationnement des poids lourds ainsi que le chargement/déchargement des véhicules transportés. Le stockage des véhicules sera réalisé sur des voiries perméables. Seules la zone de préparation de lots et de déchargement, ainsi qu'une zone destinée à accueillir des véhicules dont il aura été constaté une fuite lors du passage en expertise dans l'atelier, seront imperméabilisées. Le site disposera également d'une station de lavage et d'une station-service pour les poids-lourds et les véhicules reconditionnés.

Le projet est situé sur la commune de Mazingarbe dans le département du Pas-de-Calais, au sein de la ZAC du Champ Caudron.

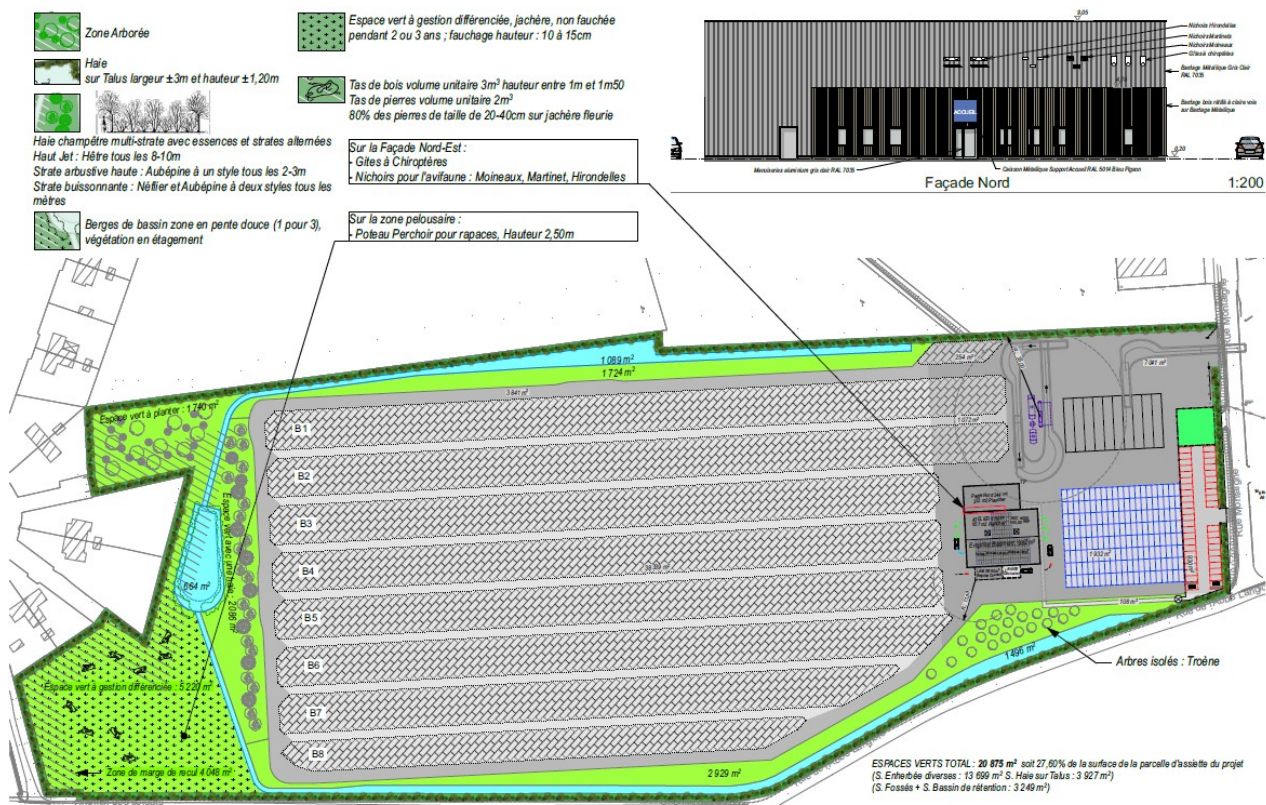
L'emprise foncière de 75 638 m² prévue pour ce projet (parcelles cadastrales A1 0251, A1 0118 et A1 0268) est actuellement occupée par des cultures .



Vue aérienne du site d'implantation du projet dans son environnement (DREAL Hauts-de-France)

Le projet prévoit :

- la réalisation de voiries lourdes et légères sur une surface de 53 781 m², avec notamment la création de 10 places de stationnement poids lourds, une zone de stockage pour le chargement et le déchargement des poids lourds de 168 places, une zone de stockage des véhicules légers comptant 2 561 places, ainsi que 43 places de stationnement pour les salariés et les visiteurs ;
- la construction d'un bâtiment de 982 m², abritant les bureaux, les vestiaires et l'atelier ;
- l'aménagement d'un bassin d'infiltration des eaux pluviales et de fossés dirigeant les eaux pluviales vers ce bassin pour une superficie cumulée d'infiltration de 3 249 m² ;
- l'aménagement d'espaces verts en périphérie et en partie nord-ouest du site pour une superficie d'environ 17 626 m², ainsi qu'une clôture ceinturant le site et un talus planté avec une haie.



Vue en plan du projet et de la façade nord du bâtiment (Dossier pétitionnaire)

Par décision du 18 avril 2023, le projet relevant des rubriques 39 « opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 hectares » et 41 « dépôts de véhicules de 50 unités et plus », a été soumis à évaluation environnementale par l'autorité en charge de l'examen au cas par cas, principalement pour les motifs suivants :

- la nature et l'ampleur du projet, qui consiste à aménager, sur une emprise foncière d'environ 7,5 hectares, des voiries avec la création de 2779 places de stockage de véhicules et 48 places de parking ;
- la localisation du projet dans l'extension de la ZAC du Champ Caudron, en limite de la commune de Mazingarbe ;
- l'artificialisation d'environ 7,5 hectares de terres agricoles ;
- la consommation foncière et, dans le but de la réduire, que le type d'aménagement retenu soit justifié compte-tenu d'autres solutions de stockage de véhicules possibles (parkings silo...) ;
- la consommation d'espaces agricoles susceptible de porter atteinte aux services écosystémiques rendus par les sols et à leur rôle atténuateur de capteur de dioxyde de carbone ;
- les effets des impacts du projet, notamment les effets des déplacements automobiles induits, et de la destruction des sols naturels, en termes de qualité de l'air et de contribution à l'effet de serre, qui n'ont pas été analysés, ainsi que des études de mesures d'évitement et de réduction qui n'ont pas été menées ;

- le diagnostic écologique incomplet concernant notamment les données relatives aux oiseaux, insectes et chauves-souris, qui ne permet pas d'apprécier l'ensemble des enjeux écologiques et de définir les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation adaptées.

L'évaluation environnementale a fait l'objet d'un cadrage préalable le 19 septembre 2023 ([n°2023-7319](#)) portant sur le degré de précision de l'évaluation des thématiques consommation d'espace, milieux naturels, sites et patrimoine, eau et milieux aquatiques, énergie et climat, ainsi que nuisances sonores.

Le projet est soumis à des procédures de demande de permis de construire, de déclaration au titre de la loi sur l'eau (rubrique 2.1.5.0 « rejet d'eaux pluviales sur le sol ou dans le sous-sol) ainsi que de déclaration relevant de la législation ICPE (rubrique 1435 « station-service »).

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.

L'étude d'impact a été réalisée par ICE Conseil.

II.1 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.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser le résumé non technique de l'étude d'impact après complément.

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

Le projet se situe en zone 1AUEa (zone réservée à une urbanisation future à vocation d'activité correspondant à la ZAC du Champ Caudron et sa zone d'extension située à l'ouest) du plan local d'urbanisme (PLU).

Sur la forme, le site d'implantation du projet n'est pas localisé sur le plan de zonage du PLU communal page 62 de l'étude d'impact.

La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie 2022-2027 est présentée pages 123-125 et avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys pages 125-126. La compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Artois-Picardie 2022-2027 n'est pas examinée.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'ajouter la localisation du site d'implantation du projet sur la cartographie reprenant le*

- plan de zonage du plan local d'urbanisme (page 62 de l'étude d'impact) ;*
- *d'examiner la compatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Artois-Picardie 2022-2027.*

Le cumul des incidences avec d'autres projets connus sur la commune et les communes voisines est analysé pages 159-162.

Aucun effet cumulé avec d'autres projets à proximité immédiate n'a été identifié, si ce n'est sur le trafic routier de la départementale RD943 et l'autoroute A21, avec l'ajout de déplacements de poids lourds et des véhicules du personnel.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Au titre de la justification de l'implantation du projet, la démarche de recherche de foncier disponible est présentée pages 168-176, ainsi que les raisons pour lesquelles les sites ou les friches identifiés n'ont pas été retenus (superficie du terrain d'assiette insuffisante, pollutions à traiter, foncier aménageable dispersé, accès routier franchissant un quartier résidentiel ou à sécuriser, sites avec d'autres projets envisagés tels que renouvellement urbain ou production d'énergie renouvelable, sites reconquis par la biodiversité...).

La proximité du centre de rénovation de véhicules d'occasion (CRVO) situé à Lens, une superficie d'au moins six hectares ainsi qu'une desserte routière permettant de rejoindre notamment l'A21 en évitant de traverser des zones d'habitation ont constitué les principaux critères de recherche du site d'implantation du projet.

L'aménagement initial correspond au projet déposé lors de l'examen au cas par cas du 7 février 2023. Sa seconde version se rapporte au projet objet de la présente étude d'impact. Le plan masse a été modifié avec une réduction des surfaces de voirie qui passent de 57 370 m² à 53 745 m² du fait d'un agencement optimisé du site. Le stockage sur plusieurs niveaux (stockage en silo) a été étudié puis écarté en raison de ses incidences paysagères et économiques. L'examen de variantes est présenté pages 176-179 avec des vues en plan et des vues d'insertion en trois dimensions.

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet s'inscrit sur un terrain d'assiette de 7,5 hectares, dans la partie est de l'enveloppe urbaine de la commune, enclavé entre le tissu urbain continu et une zone industrielle.

Le projet mobilisera des sols pour la réalisation des voiries et du bâtiment.

Malgré la recommandation formulée dans l'avis de cadrage précité, la thématique « consommation d'espace » ne fait pas l'objet d'un chapitre spécifique dans l'étude d'impact, décrivant l'état initial

de l'environnement, évaluant les incidences du projet puis proposant des mesures de réduction de son impact. Elle est mentionnée à plusieurs reprises dans l'étude d'impact avec notamment :

- une présentation de la démarche d'évitement de la consommation d'espace en lien avec la recherche de friches industrielles qui n'a pas abouti pour les raisons mentionnées supra (II.3) ;
- la mise en œuvre de mesures de réduction des surfaces imperméabilisées également mentionnée supra (II.3) ;
- les capacités de stockage de carbone apportées par les haies qui seront créées (page 135).

La consommation d'espace générée par le projet ne fait pas l'objet de mesures de compensation telles que la renaturation ou la désimpermeabilisation d'une friche.

L'étude d'impact décrit page 179 et 180 l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, en notant que le terrain étant classé en zone 1AUEa, il serait occupé par une autre activité avec des incidences équivalentes. Cependant, ces autres activités auraient aussi à mettre en œuvre des mesures de réduction et de compensation.

L'autorité environnementale recommande de traiter dans un chapitre dédié la thématique « consommation d'espace », en décrivant l'état initial de l'environnement, en évaluant les incidences du projet puis en proposant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

II.4.2 Paysage et patrimoine

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet d'une ampleur significative (7,5 hectares), s'implante dans un secteur du bassin minier dont des éléments sont classés au patrimoine mondial de l'UNESCO ainsi que dans un paysage constitué d'une zone de culture et à proximité immédiate de zones d'habitation.

Le projet qui industrialisera une partie du parvis agricole résiduel de la plaine de la Gohelle, pourrait avoir des incidences patrimoniales et paysagères notables.

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

Les biens inscrits au patrimoine mondial et leurs zones tampons sont mentionnés dans l'étude d'impact. Les sites classés faisant partie du bassin minier ne sont pas tous signalés.

Il s'agit notamment du terroir « Lavoir Mazingarbe ouest » sur Grenay et Mazingarbe, à 200 mètres du projet et du terroir du 11/19 à Loos-en-Gohelle, à 2,5 kilomètres.

L'étude d'impact indique page 152, que le projet n'aura pas d'impact sur un paysage déjà industriel, puisqu'il s'inscrit dans une logique de réindustrialisation et de redynamisation de la région Hauts-de-France. Cette affirmation est inadaptée : la localisation du projet engendre des incidences notables sur le paysage actuel.

La couture urbaine et paysagère du projet dans son futur environnement ainsi que le devenir de la partie résiduelle enclavée entre le projet et la cité voisine ne sont pas étudiés.

Le dossier indique (page 150 et 152) que le sommet du Terril de Grenay est arboré ce qui empêche toute vue sur la zone d'implantation du projet et que l'impact de l'aménagement projeté par rapport à la vue observable depuis le sommet du Terril de Grenay est négligeable.

Le terril n'est pas complètement boisé et des vues vers le projet depuis le terril demeurent envisageables. De plus, il convient d'examiner dans quelle mesure la végétation assure un écran en période hivernale.

L'étude d'impact prévoit une mesure de réduction page 154 relative à l'implantation d'un merlon et d'une haie périphérique pour supprimer la visibilité depuis les abords directs et limiter la visibilité depuis le sommet du Terril de Grenay. Cette disposition entraînera des effets antagonistes sur le patrimoine avec par exemple la perte de points de vue depuis la rue Montesquieu sur les terrils.

L'étude d'impact ne comprend pas de photomontages comme demandé dans l'avis de cadrage mentionné supra. Seules des insertions 3D sont présentées pour permettre la comparaison du projet retenu avec un projet qui aurait retenu un stockage des véhicules en silo pour réduire l'emprise du projet. L'ajout d'un cahier de photomontages après réalisation du projet permettrait d'évaluer son insertion en zone tampon d'un bien UNESCO et à proximité immédiate de plusieurs éléments du bien, ainsi que d'un site classé.

L'autorité environnementale recommande :

- *de prendre en compte les sites classés du bassin minier à proximité du projet ;*
- *de ré-évaluer le niveau d'incidence du projet sur le paysage et le patrimoine local ;*
- *de compléter l'étude d'impact par des photomontages, y compris en période hivernale (à feuilles tombées), permettant de visualiser l'impact paysager du projet depuis différents points d'observation du secteur.*

II.4.3 Milieux naturels et sites Natura 2000

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est prévu à proximité immédiate de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I n°310030055 « Terril de Grenay – Terril n°58 » située à 150 mètres au sud-ouest, qui constitue un réservoir de biodiversité emprunté par un corridor écologique « terrils ».

Un espace forestier de forme longitudinale est contigu à la partie sud de l'emprise du site, et une haie linéaire se trouve à l'extrémité nord-ouest du site.

Le site Natura 2000 zone spéciale de conservation (ZSC) FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe », se situe à 18,4 kilomètres à l'est du projet.

Le site a fait l'objet d'un diagnostic archéologique qui a donc altéré le terrain, il y a quelque temps.

> Qualité de l'évaluation environnementale

Le diagnostic écologique visant à déterminer l'intérêt du site pour la faune, la flore et les habitats,

s'appuie sur plusieurs inventaires réalisés en mai 2022, et de juillet à octobre 2023. Un inventaire complémentaire est programmé en janvier 2024 pour les espèces hivernantes et doit mesurer l'impact potentiel du projet sur cette faune.

Oiseaux

Treize espèces ont été relevées sur le site ou la zone d'étude élargie, parmi lesquelles plusieurs sont protégées et d'intérêt patrimonial.

L'Hypolaïs icterine menacée au niveau régional (en danger) a été aperçue dans les bosquets proches du site, ainsi que la Linotte mélodieuse, l'Alouette des champs (vulnérables) et le Verdier d'Europe sur la parcelle cultivée.

Le Moineau domestique et le Martinet noir utilisent le site pour chasser et les bâtiments à l'ouest, hors site, pour nicher.

L'annexe 5 indique qu'un passage en avril permettrait d'améliorer l'évaluation des oiseaux nicheurs.

Amphibiens et reptiles

Aucune espèce n'a été observée sur le site, mais la prospection n'a pas été réalisée à période favorable aux amphibiens et reptiles. L'étude indique que le site est peu favorable à ces groupes avec toutefois le Lézard des murailles comme espèce potentielle.

Insectes

La prospection ne s'est pas tenue en période estivale, la plus favorable aux insectes. L'étude précise qu'un passage moins précoce en juillet-août, permettrait d'obtenir des données plus complètes.

Mammifères hors chauves-souris

Aucune espèce n'a été recensée certainement en raison de l'enclavement du site par des espaces bâtis et une route.

Chauves-souris

Malgré les alentours du site favorables aux chauves-souris, aucun inventaire n'a été effectué.

Les potentialités écologiques du site sont évaluées à un niveau moyen.

L'autorité environnementale recommande de compléter le diagnostic écologique par une prospection au printemps pour les oiseaux nicheurs, et par une campagne d'écoute de l'activité des chauves-souris afin d'évaluer leur occupation du site et de ses abords.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Des mesures pour réduire l'impact du projet sont présentées pages 79 et suivantes (réalisation des travaux entre fin août et fin février, nichoirs à oiseaux, gîtes à chauves-souris, abris au sol destinés à la faune hibernante, régulation et orientation de l'éclairage extérieur, perméabilité des clôtures périphériques à la petite faune...).

Il est à noter le suivi de la mise en œuvre de ces mesures par un accompagnement lors de la phase travaux ainsi qu'à des échéances N+1, N+3, N+5 puis tous les trois ans jusqu'à N+15.

➤ Évaluation des incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet sur l'unique site Natura 2000 est synthétique et ne comporte pas, dans l'étude d'impact, de carte localisant le projet par rapport au site Natura 2000 (zone spéciale de conservation FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ») situé à environ 18 kilomètres du projet. Il est juste indiqué que compte tenu de la distance, le projet n'aura pas d'incidence sur le site Natura 2000. Le pré-diagnostic écologique (annexe 5) présente des éléments dispersés sur Natura 2000 sans comprendre un chapitre dédié sur l'étude d'incidences au titre de Natura 2000 analysant notamment les aires d'évaluation des espèces.

L'autorité environnementale recommande de revoir l'évaluation des incidences Natura 2000 de l'étude d'impact en analysant les aires d'évaluation spécifiques des habitats et espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

II.4.4 Eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La masse d'eau souterraine au droit du projet est la « Craie de la vallée de la Deûle » (FRAG003), à dominante sédimentaire et majoritairement libre, présente un mauvais état qualitatif dû aux rejets agricoles et industriels, et un bon état quantitatif.

Ressource

La ressource en eau du territoire est considérée en tension quantitative à moyen terme.

Le projet devrait induire une consommation d'eau supplémentaire pour un usage domestique (sanitaires) et pour la station de lavage.

L'alimentation en eau potable du secteur est réalisée par des captages d'eau souterraine sur la commune de Noyelles-lès-Vermelles.

Milieux

Le site ne compte pas de zone à dominante humide ou de zone humide identifiées par le SDAGE ou le SAGE.

Le projet se situe dans le bassin versant de la masse d'eau superficielle « Canal d'Aire à la Bassée » (FRAR08), mais aucun réseau hydrographique n'est présent à proximité immédiate.

Assainissement

Les eaux usées seront constituées des sanitaires et des effluents de la station de lavage.

Les eaux circulant sur le revêtement de la station de distribution de carburant ainsi que sur les voiries lourdes, seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant infiltration.

La station de traitement des eaux usées de Bully-les-Mines Mazingarbe dispose, selon l'étude d'impact (page 103) d'une capacité de 31 500 équivalent-habitat (EH) avec une charge maximale de 61 725 EH en 2021 et 38 720 EU en 2020. Selon le site internet sur l'assainissement collectif¹, cette station atteint en 2022 une charge maximale en entrée de 79 494 EH.

1 <https://assainissement.developpement-durable.gouv.fr/pages/data/fiche-010250600000>

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

Ressource

Le site sera raccordé au réseau public d'eau potable, et une cuve de récupération des eaux pluviales de toiture d'une capacité de 10 m³ alimentera la station de lavage.

Un système de recyclage de l'eau de lavage constituera la principale ressource de la station, les eaux potables et pluviales ne seront utilisées qu'en complément.

L'étude d'impact ne précise pas les volumes d'eau consommés (pour les usages sanitaires et pour la station de lavage). Les besoins pour la station de lavage pourraient être estimés en précisant les économies réalisées compte tenu de l'installation de recyclage et du recours aux eaux pluviales collectées dans une cuve de 10 m³.

Milieux

L'étude de caractérisation confirme que le site n'est pas en zone humide (annexe 5 : pré-diagnostic écologique et délimitation de zone humide).

Elle s'appuie sur huit sondages pédologiques n'ayant pas montré la présence de trait hydromorphe, ainsi que sur l'observation des habitats du site qui ne sont pas considérés comme caractéristique de zone humide selon le critère floristique.

Assainissement

Les eaux usées de la station de lavage seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre les eaux usées du site.

L'étude d'impact ne précise pas le volume d'eaux polluées (issues de la station de lavage) générées par le projet, en considérant le recyclage interne.

L'étude d'impact (pages 114-115) cite les risques de pollution du milieu récepteur (sols et et eaux souterraines) et les mesures de prévention associées pour la phase exploitation.

Il s'agit de fuites de produits liquides entreposés dans le bâtiment, de fuites de carburants lors de leur distribution par la station-service, et de fuites de liquides sur les véhicules arrivant sur le site.

Les mesures portent sur la limitation et la mise sur rétention des produits stockés, la création de voiries imperméabilisées, la récupération des eaux pluviales et leur traitement dans un séparateur d'hydrocarbures. Un contrôle visuel des véhicules à leur arrivée sur site sera effectué pour réduire le risque.

Aucune mesure de contrôle de l'étanchéité des trois cuves enterrées de la station-service n'est mentionnée.

Les eaux usées produites par le projet sont estimées à environ 20 EH et seront rejetées dans le réseau public selon les modalités fixées en annexe 8 par la communauté d'agglomération de Lens-Liévin (CALL). Elles portent sur des mesures d'entretien des ouvrages du site (nettoyage des séparateurs d'hydrocarbures et des débourbeurs...).

Les eaux pluviales seront collectées par deux fossés périphériques puis infiltrées dans le bassin au nord-ouest. Les fossés seront plantés avec des essences permettant la phytoremédiation, sans qu'il ne soit précisé les résultats attendus de ce traitement. Les eaux pluviales de la station-service seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre le réseau périphérique de fossés.

Le débit généré par le projet lors d'un épisode pluvieux a été déterminé pour une superficie de bassin versant d'environ 7,5 hectares, une pente d'un pour cent et une pluie de retour vicennnale. Une partie des voiries sera perméable pour limiter le ruissellement et favoriser l'infiltration.

Le dimensionnement du bassin d'infiltration, compte tenu du coefficient de perméabilité du sol tiré d'une campagne de sondages in-situ, devrait être a minima de 968 m³. Selon les éléments du dossier, le volume « prévu à ce jour » est de 1 700 m³ pour le bassin et les fossés d'infiltration.

L'autorité environnementale recommande :

- *de prévoir la mise en place de mesures techniques et organisationnelles de suivi de l'étanchéité des cuves enterrées de la station-service ;*
- *de préciser les performances attendues en matière de phytoremédiation ;*
- *de préciser les concentrations (et débits maximaux pour les effluents de la station de lavage) attendus après passage par le séparateur d'hydrocarbures ou par le déboureur-déshuileur (pour les eaux issues de la station de lavage), de justifier que ces concentrations et débits sont compatibles avec le milieu récepteur d'une part et avec la station d'épuration communale s'agissant des eaux de lavage ;*
- *de justifier, en lien avec le gestionnaire, la capacité de la station d'épuration communale à recevoir les effluents du projet, en particulier ceux issus de la station de lavage, considérant le dépassement significatif de la capacité nominale de la station d'épuration ;*
- *de préciser les modalités de surveillance des effluents après passage dans les différents ouvrages de traitement prévus pour le projet.*

II.4.5 Nuisances sonores et déchets

> Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Bruit

Le projet va engendrer une augmentation du trafic routier, par le déplacement de poids lourds acheminant et évacuant des véhicules rénovés, ainsi que par les déplacements domicile-travail des salariés de l'établissement. Le trafic quotidien est estimé à 30 poids lourds et 40 véhicules légers.

L'activité de l'établissement comprendra des phases de chargement et de déchargement des véhicules transportés par les poids lourds, ainsi que la circulation de véhicules légers sur la plateforme projetée.

Les horaires de fonctionnement du site seront de 6 heures à 19 heures pour la zone de stationnement et de 6 heures à 21 heures pour la zone de chargement des poids lourds.

Les travaux de construction seront également à l'origine de nuisances sonores.

Les habitations les plus proches sont à moins de 100 mètres de l'extrémité ouest de la zone de stockage et à environ 150 mètres au nord de la zone de chargement et de déchargement des véhicules portés par les poids lourds.

Déchets

Le dossier indique que l'installation entraînera la production de déchets dont les plus dangereux

(carburants et huiles notamment) seront pris en charge en amont, par les sites de reconditionnement.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude acoustique (étude d'impact pages 41-47) réalisée par la société VENATECH est jointe en annexe 3. L'impact acoustique du projet est modélisé.

La mesure du niveau sonore de l'environnement a été réalisée entre 6 heures et 8 heures, le jeudi 19 octobre 2023, en limite de propriété (LP) ainsi qu'en zone à émergence réglementée (ZER) correspondant aux habitations les plus proches). Une durée de deux heures consécutives est insuffisante pour caractériser l'environnement sonore du secteur.

L'autorité environnementale recommande de porter la mesure du niveau sonore de l'environnement du site sur une plage horaire d'une durée de vingt-quatre heures afin d'améliorer la représentativité de la caractérisation.

L'étude a considéré le trafic des véhicules au sein de l'établissement pour les modélisations diurne et nocturne par tranche horaire sur l'amplitude 6 heures - 21 heures.

L'étude conclut en indiquant que l'activité projetée du site n'entraînera pas de dépassement de niveaux sonores (LP) ni de dépassements d'émergence réglementée.

Au-delà de la réglementation applicable, le trafic routier généré par l'activité du projet (poids lourds et véhicules du personnel) sur la rue Montaigne a été modélisée aux périodes diurnes et nocturnes, afin d'évaluer l'émergence sur les six habitations les plus proches de cette voie. L'émergence est nulle aux heures de pointes et atteint une valeur de 4 dBA aux périodes les plus calmes (ex : milieu d'après-midi).

➤ Prise en compte des nuisances des nuisances sonores

L'étude indique qu'au-delà des mesures de réduction prévues (localisation de l'accès au site, des espaces verts et des activités les plus bruyantes...), aucune mesure d'atténuation spécifique n'est nécessaire pour respecter la réglementation applicable.

II.4.6 Consommation d'énergie et émission de gaz à effet de serre

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Climat

Le territoire est concerné par le plan de protection de l'atmosphère Nord-Pas-de-Calais (PPA) et engagé dans l'élaboration d'un plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

Le projet générera des émissions de gaz à effet de serre dans ses phases travaux et exploitation, et sera à l'origine de consommation énergétique notamment pour le transport des véhicules et le fonctionnement de l'établissement de la plateforme (éclairage, chauffage, appareils électriques...).

L'implantation du projet sur 7,5 hectares et la création de voiries lourdes sur 5,4 hectares, entraînera un déstockage de carbone.

Énergie

Le projet consommera de l'énergie lors de sa phase de construction et de sa phase d'exploitation

(éclairage, chauffage, alimentation des machines).

Les bureaux seront chauffés via une pompe à chaleur et l'eau chaude sanitaire sera produite par un chauffe-eau électrique. Les postes de travail de l'atelier seront chauffés avec des équipements radiants fonctionnant au gaz.

Le projet pourrait constituer une opportunité de production d'énergie renouvelable au moyen d'ombrières couvrant tout ou partie des aires de stationnement.

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

Le trafic poids lourds généré par l'activité du projet sera compris entre 19 et 26 poids lourds quotidiens, soit le double en nombre de déplacements. Quarante véhicules légers du personnel s'ajouteront, soit 80 déplacements par jour.

L'impact du projet est évalué à moins de 1 % sur les axes routiers structurants (autoroutes A21 et A26). L'impact sur la route départementale n'a pas été déterminé faute de données initiales.

Climat

L'incidence du projet sur la séquestration de carbone dans le sol est présentée pages 134-136 avec comme hypothèses de calcul 5,5 hectares artificialisés (imperméabilisés ou perméables) et 2 hectares d'espaces verts en comparaison avec les 7,5 hectares de culture agricole actuelle qui assurent une capacité de stockage de 375 tonnes de carbone (50 tonnes de carbone par hectare). Il est retenu une capacité de stockage de carbone de 30 tonnes par hectare pour les surfaces artificialisées et de 76 tonnes par hectare pour les espaces verts considérés comme des sols artificiels enherbés et arbustifs. La perte de capacité de stockage de carbone est estimée à 58 tonnes selon le logiciel utilisé (développé par l'Ademe).

L'étude d'impact ajoute la quantité de carbone qui serait stockée dans la biomasse composée par les 1 315 mètres de haies multistrates (entre 68 et 322 tonnes selon le type de haies)

L'étude conclut qu'avec les mesures de plantations retenues, le projet pourrait représenter un gain de 74 tonnes de carbone dans la situation la plus pénalisante concernant les caractéristiques des haies (haies d'une largeur de moins de 10 mètres ou d'une hauteur de 3 à 12 mètres, c'est-à-dire à un horizon où les plantations auront un développement significatif (10 à 15 ans)).

Le bilan carbone du projet figure pages 136-137.

La phase de construction générerait 859 tonnes de CO₂ (l'étude d'impact ramène cette valeur à 17 tonnes annuelles en considérant une hypothèse de durée de vie de 50 ans pour le bâtiment sans préciser à quoi correspondrait cette durée de vie par rapport à celle envisagée pour le projet).

L'exploitation du site avec une consommation énergétique annuelle d'environ 7 810 kWh, générerait 406 kg de CO₂ par an.

La part du transport des véhicules transitant sur le site (38 000 véhicules transportés par lot de 8 via des camions roulant au biocarburant) est estimée à 192 tonnes de CO₂ par an, en considérant que l'implantation du projet à proximité du centre de réparation de Lens permet de réduire les distances parcourues (297 kilomètres par véhicule) par rapport à d'autres implantations potentielles du projet (page 49 et 137).

Sur le poste de transport des véhicules, l'étude d'impact conclut que le projet permettrait un coût total de transport pour 62 000 véhicules de 280 tonnes de CO₂ par an qu'elle compare aux 884 tonnes de CO₂ par an émis actuellement pour seulement 24 000 véhicules (correspondant à la situation actuelle, sans le projet). Les 62 000 véhicules correspondent aux 38 000 véhicules qui transiteront par le site de Mazingarbe et aux 24 000 véhicules qui ne transiteront pas par le site de Mazingarbe. Ces comparaisons sont discutables dès lors que la réduction des émissions de carbone est la conséquence du recours au biocarburant pour les poids lourds (réduisant les émissions de 90 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à un gasoil traditionnel) qui sera permise par la station-service prévue dans le cadre du projet. Cependant, le recours à ce biocarburant pourrait a priori également être envisagé sans le projet.

Le bilan carbone est incomplet car il ne conclut pas sur l'empreinte carbone globale du projet

L'autorité environnementale recommande de compléter le bilan carbone en estimant l'empreinte carbone globale du projet et en précisant les dispositions retenues pour viser l'objectif de neutralité carbone du projet ou à défaut, s'assurer que le projet retenu est celui présentant l'empreinte carbone la plus faible possible.

Énergie

L'étude de faisabilité pour l'équipement du projet par des ombrières photovoltaïques sur quatre hectares du parking (page 51 et 52), fait état d'un parc non viable économiquement en l'état actuel des conditions de financement, d'investissement et de raccordement au réseau électrique. Cette étude met également en cause le faible ensoleillement régional, ce qui interpelle au vu de l'augmentation de projets photovoltaïques dans la région.

Alors qu'une durée de 50 ans est retenue pour la durée de vie du bâtiment (page 136) afin de lisser le coût carbone, le budget pour l'implantation d'ombrière est réalisé sur 20 ans et l'impact sur le chiffre d'affaires est également évalué sur 20 ans.

La loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables prévoit le recours à des ombrières pour les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 m² dans des conditions économiques acceptables.

Il n'a pas été identifié dans l'étude d'impact la surface totale du projet dédiée à l'ensemble des parcs de stationnement mais il ressort du document « PLANS_ABT37_A3_PC_MAZINGARBE_23NIV2023 », page 5, que la superficie du stockage de véhicules (2 561 places) représenterait plus de 38 000 m², à laquelle s'ajouteraient des aires de stationnement. En l'état, le dossier ne justifie pas pleinement que le projet pourrait bénéficier des mesures dérogatoires prévues.

Au-delà des exigences de la loi, l'opportunité d'installer des ombrières ne doit pas être examinée uniquement sur des critères de rentabilité économique. L'installation d'ombrières pourrait participer à l'objectif de neutralité carbone du projet.

2 article 40 de la loi - <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047294244/>

L'autorité environnementale recommande de poursuivre l'étude sur le recours au photovoltaïque pour l'ensemble des aires de stationnement du projet, en lien avec le bilan carbone.