



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction et d'exploitation
d'une plateforme logistique sur les communes
de Mazingarbe et Nœux-les-Mines (62)
Étude d'impact du 6 février 2024**

n° MRAe 2024-7855

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France s'est réunie le 30 avril 2024 en webconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création de plateforme logistique à Mazingarbe et Nœux-les-Mines dans le département du Pas-de-Calais.

Étaient présents et ont délibéré : Philippe Ducrocq, Philippe Gratadour, 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 29 février 2024 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Hauts-de-France, unité départementale de l'Artois, 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 18 mars 2024 :

- *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 Confluence projette la construction d'une plateforme logistique d'une emprise au sol de 56 400 m², sur un terrain de 133 721 m², au sein de la nouvelle zone d'activités (destinée à la logistique et aux activités commerciales) située à l'est de la commune de Nœux-les-Mines, sur les communes de Nœux-les-Mines et de Mazingarbe. La zone d'activités a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 12 octobre 2021¹.

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études Airelles Environnement et vise le projet de plateforme logistique. Conformément à l'article L122-1-III du code de l'environnement, l'autorité environnementale recommande de présenter le projet dans sa globalité et d'actualiser l'étude d'impact de la zone d'activités.

Le projet de plateforme logistique générera une perte de stockage de carbone, un trafic de poids lourds et de véhicules légers avec des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols, ainsi que des mesures de compensation de l'artificialisation des sols comme la renaturation de friches devraient être étudiées.

L'analyse des impacts paysagers doit être approfondie en présentant des photomontages depuis la voie ferrée, les sentiers de randonnée alentour, les habitations les plus proches et le terril n° 42, en étudiant les covisibilités avec le terril n° 45, et de compléter les mesures le cas échéant. L'impact paysager doit être appréhendé sans sa globalité, en lien avec l'ensemble des projets prévus dans le cadre de la zone commerciale et d'activités.

Concernant la biodiversité, si le volet écologique a été traité en intégrant les impacts du projet voisin Linkcity, il doit être complété, notamment pour préciser les conditions dans lesquelles les inventaires ont été réalisés afin de garantir leur représentativité.

En matière de risques technologiques, l'étude de dangers doit être complétée sur les risques encourus pour la population résidant sur l'aire d'accueil des gens du voyage.

Concernant la mobilité, l'étude d'impact doit d'abord être reprise comme une mise à jour de l'étude de trafic de la zone d'activité pour garantir que tous les trafics ont bien été pris en compte et prendre en compte les précédentes remarques de l'autorité environnementale sur les déplacements doux et les transports en commun. L'étude de trafic doit être approfondie, en intégrant des données sur l'autoroute A26 et en examinant l'impact du projet sur les bretelles de sortie ou d'accès à l'autoroute.

L'étude doit être approfondie pour viser la neutralité carbone en 2050.

¹ [Avis MRAe n°2021-5708](#)

Le projet prévoit la pose de panneaux photovoltaïques en toiture de l'entrepôt, ce qui permet de produire une énergie décarbonée et d'améliorer sensiblement le bilan gaz à effets de serre.

En conclusion, l'étude d'impact n'a pas suffisamment cherché à répondre aux recommandations déjà formulées par l'autorité environnementale dans son avis du 12 octobre 2021 concernant la zone d'activités, exception faite de la réalisation d'une étude sur le potentiel d'approvisionnement en énergie renouvelable qui a conduit à retenir des panneaux photovoltaïques.

Avis détaillé

I. Présentation du projet

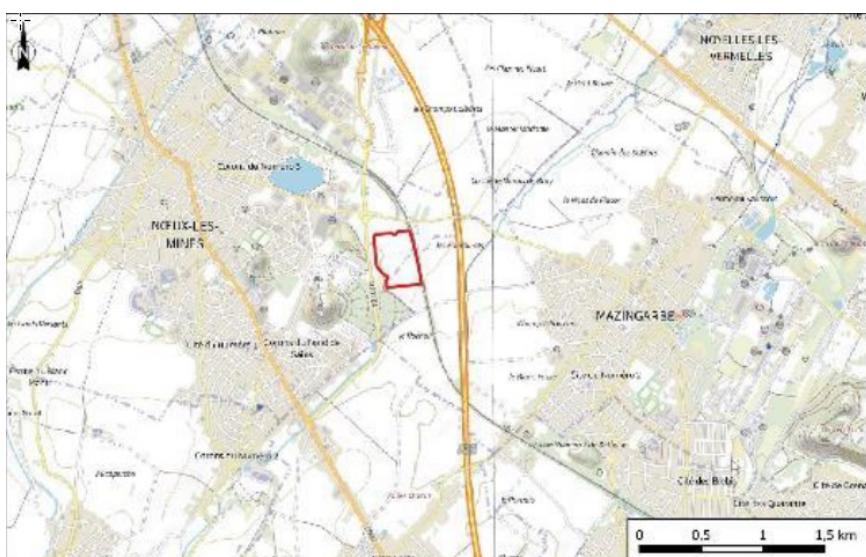
La société CONFLUENCE prévoit la construction d'une plateforme logistique d'une emprise au sol de 56 400 m², sur un terrain de 133 721 m², au sein de la nouvelle zone d'activités (logistique et activités commerciales) située à l'est de la commune de Nœux-les-Mines, sur les communes de Nœux-les-Mines et de Mazingarbe.

Ce projet s'inscrit dans le macro-lot n°2 destiné à accueillir des activités liées à la logistique du projet d'aménagement du Parc du Rochoir, porté par la SCCV Le Rochoir, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 12 octobre 2021² et dont les permis d'aménager sur les communes de Noeux-les-Mines (PA n° 062 617 21 00002) et Mazingarbe (PA n° 062 563 21 00002) ont été accordés le 25 octobre 2022. Le projet d'aménagement de la zone d'activité représente une superficie de 18,9 hectares.

L'entrepôt logistique sera constitué de six cellules de stockage : quatre cellules de 12 000 m² et deux de moins de 3 500 m² dédiées entre autres au stockage d'aérosols et de liquides inflammables. Sont également prévus un poste de garde, 54 quais de chargement/déchargement en façades nord et sud, des infrastructures routières et piétonnes ainsi que les zones de stationnement (deux parkings de 150 places chacun pour les véhicules légers, une aire d'attente pour les poids lourds de 20 places), les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux de pluie et des eaux d'extinction d'incendie et quelques aménagements extérieurs divers tels que des abris pour les deux roues, le local déchets etc (étude d'impact page 22).

L'entrepôt permettra de stocker des produits de différentes natures, pour un volume maximal de 745 000 m³.

Le site accueillera environ 125 travailleurs en simultané et fonctionnera vraisemblablement six jours sur sept en modalité 2x8 (étude d'impact page 53).

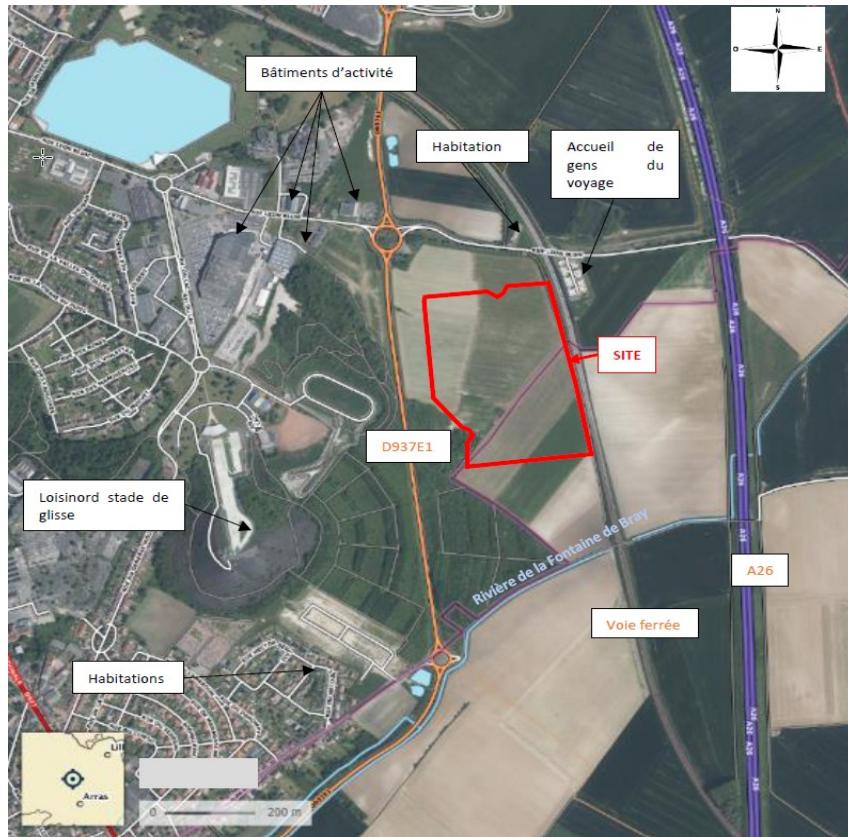


Carte de localisation (source : page 19 de l'étude d'impact)

2 Avis MRAe n° 2021-5708

Cet entrepôt s'installera à proximité immédiate d'une autre plateforme logistique, portée par la société Linkcity, en cours de construction à environ 120 mètres au nord de la zone d'activité, de l'autre côté de la rue Léon Blum.

Les autoroutes A26 et A21 sont accessibles par les routes départementales 937 et 301.



Site du projet et son environnement ne faisant pas apparaître la plateforme Linkcity (source : page 21 de l'étude d'impact)



Plan du projet (source : page 68 de l'étude d'impact)



Vue d'ensemble du projet (page de garde de la note de présentation du projet)

L'activité du site est soumise à autorisation au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet est soumis à évaluation environnementale selon la rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement qui soumet à évaluation environnementale les constructions créant une emprise au sol supérieure ou égale à 40 000 m².

Une étude de dangers et une étude d'impact sont jointes au dossier.

L'autorité environnementale relève que le projet constitue une actualisation du projet de zone d'activités qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale susmentionné. L'autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ». Les données du projet doivent être confrontées aux hypothèses initiales de la ZAC (trafic, impact sur la biodiversité, imperméabilisation, consommation et gestion des eaux, volumétrie des bâtiments...) et les analyses doivent être complétées en tant que de besoin.

L'autorité environnementale recommande :

- *conformément à l'article L.122-1-III du code de l'environnement, de présenter le projet dans sa globalité et de présenter l'étude d'impact avec une actualisation de l'étude d'impact du projet de zone d'activités ;*
- *de préciser comment ont été prises en compte les recommandations de l'autorité environnementale formulées dans son avis du 12 octobre 2021.*

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 le bureau d'études Airelles Environnement (étude d'impact

page 7).

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un fascicule séparé. Il 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 de revoir le résumé non technique en fonction des compléments apportés à l'étude d'impact afin de tenir compte des recommandations formulées dans le présent avis.

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

L'articulation du projet avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région des Hauts-de-France ainsi qu'avec les schémas de cohérence territoriale (SCoT) de l'Artois et Lens-Liévin-Hénin-Carvin est analysée en page 27 à 32 de l'étude d'impact, caractérisant le site d'implantation comme adapté à l'accueil d'activités relevant du secteur de la logistique.

L'articulation avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Nœux-les-Mines et Mazingarbe est analysée pages 32 et suivantes de l'étude d'impact.

Le terrain d'assiette du projet se situe :

- en zone 1AUe du PLU de Nœux-les-Mines, destinée à recevoir des aménagements, des constructions et installations de toute nature, équipements sportifs, de loisirs, de tourisme, de services et activités commerciales, habitat de loisirs, individuels et collectifs. Le règlement du PLU n'y interdit pas la construction d'entrepôt ;
- en zone 1AUeb du PLU de Mazingarbe, destinée à accueillir des activités économiques de toute nature. Le règlement du PLU admet la construction d'entrepôts, à condition qu'elle ne porte pas atteinte à la sécurité ou à la salubrité publique.

La compatibilité du projet avec les orientations et dispositions du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin Artois-Picardie et du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Lys est étudiée en pages 144 à 161 de l'étude d'impact.

Les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus sont analysés pages 226 et suivantes de l'étude d'impact. L'état initial présenté dans l'étude d'impact a tenu compte du projet Linkcity dont la construction des bâtiments est achevée. Il est précisé que l'étude de trafic routier a été réalisée en tenant compte du trafic généré par ce projet.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

Les scénarios et la justification des choix sont traités pages 24 et suivantes de l'étude d'impact. Les alternatives étudiées ayant conduit au choix du site d'implantation ne sont pas présentées. Seuls les critères de choix sont exposés. Le site a notamment été retenu du fait de l'existence d'un besoin de logistique sur le territoire et d'un bassin d'emploi favorable, mais également de sa localisation à proximité de grands axes de communication et au sein d'une zone d'activité ayant fait l'objet de la

délivrance de permis d'aménager.

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 parcelles concernées étaient auparavant des terres agricoles. Des fouilles archéologiques y ont été réalisées en prévision de l'aménagement de la zone d'activités. Le projet s'implante sur une zone commerciale et d'activités destinée à être artificialisée, sur un terrain de 133 721 m².

Les surfaces imperméabilisées représenteront jusqu'à 70 % de cette surface, afin de respecter l'obligation issue des PLU de Mazingarbe et Nœux-les-Mines d'avoir *a minima* 30 % d'espaces verts (pages 33 et 137 de l'étude d'impact). L'imperméabilisation concerne une surface importante du projet, en l'occurrence l'entrepôt, le poste de garde, les infrastructures routières et piétonnes ainsi que les zones de stationnement dédiées aux différents véhicules (dont deux parkings de 150 places pour les véhicules légers), les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux de pluie et des eaux d'extinction d'incendie et quelques aménagements extérieurs divers tels que des abris pour les deux roues, le local déchets etc (étude d'impact page 22).

L'artificialisation des sols engendrée par le projet, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec notamment un appauvrissement de la biodiversité et des possibilités de l'améliorer, une disparition de terres arables, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone.

Les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sont insuffisamment traités, notamment les impacts sur le stockage de carbone.

Des mesures de réduction de ces impacts sont proposées, notamment avec la végétalisation d'une partie du site. Des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple des parkings perméables sont à envisager. Si, après réduction, des surfaces agricoles ou naturelles importantes persistent en artificialisation, des compensations sont à étudier, par exemple par la renaturation de friches urbaines ou industrielles.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier les impacts de l'artificialisation des sols et de leur imperméabilisation sur le stockage de carbone ;*
- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace ;*
- *d'étudier des mesures de compensation de l'artificialisation des sols (renaturation de friches urbaines ou industrielles...).*

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site projet s'inscrit au cœur de la zone tampon du « Bassin minier du Nord-Pas de Calais », inscrit depuis 2012 au patrimoine mondial de l'Unesco et à proximité du site classé 62SC38, les

« Terrils du bassin minier Nord-Pas de Calais », à proximité des terrils n° 42, aménagé en base de loisirs (stade de glisse) et n° 36. Il est à l'interface entre un paysage minier (présence de terrils) et un paysage agricole en entrée de commune.

Il se situe par ailleurs à proximité d'un site classé, le terril n° 45 « nouvelles usines de Nœux », localisé au nord du site de projet, sur la commune de Labourse, en limite communale de Nœux-les-Mines.

Le terrain d'accueil est bordé au nord par les futurs bâtiments du macro-lot 1, au sud par des terrains mis en culture, à l'ouest par la route départementale 937E1, une zone commerciale et artisanale, le terril n° 42 et la base de loisir Loisinor (stade de glisse et base nautique), et enfin à l'est par la voie ferrée reliant Béthune et Lens, un chemin équestre et des terrains mis à disposition des gens du voyage ou mis en culture.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact (pages 54 à 65) présente le contexte patrimonial et paysager existant en appuyant principalement sur le passé minier du secteur.

L'étude d'impact indique qu'en l'absence de périmètre de protection de monument historique, aucune mesure particulière n'est à mettre en place. Il est prévu une insertion paysagère facilitée par des choix de couleurs et de matériaux, ou encore le calage altimétrique et la création de merlons végétalisés qui atténueront l'impact visuel (pages 65 à 68 de l'étude d'impact).

Cependant, l'autorité environnementale relève que le projet, par ses dimensions, sera particulièrement visible dans un secteur caractérisé par ses espaces ouverts qui dégagent des vues à distance sur les terrils et qui sont particulièrement stratégiques pour permettre la perception de ces derniers dans les paysages.

Les photomontages produits (notice explicative pages 32 et 33), tant depuis la route départementale (RD) 937 que depuis l'autoroute A26, tendent à mettre en évidence le caractère prégnant du projet sur la perception visuelle de certains terrils, *a minima* le terril n° 42 dont la piste de ski et la forme asymétrique caractéristique seront partiellement masqués, tandis que le terril n°36 ne sera plus du tout visible depuis l'A26. Le projet portera atteinte à la perception de la diversité de terrils de la chaîne des terrils du Bassin minier du nord de la France.

L'étude d'impact devrait être complétée par une analyse des différents points de vue alentour depuis la voie ferrée, les sentiers de randonnée à proximité, les habitations les plus proches et le haut du terril n° 42, afin d'identifier les impacts réels, notamment sur le terril n° 45, et d'adapter les mesures le cas échéant. Une haie plus densément boisée à l'est du site permettrait par exemple de retrouver une continuité boisée telle que celle déjà existante.

Au titre de la notion de projet, le volet paysager aurait dû analyser l'impact global à l'échelle de la zone d'activités pour permettre aux riverains d'avoir une appréciation représentative de la modification globale de leur environnement. Les photomontages présentent le projet en faisant abstraction des autres bâtiments (existants ou à futurs) de la zone d'activités.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'analyse des impacts paysagers en présentant des photomontages supplémentaires, entre autres depuis la voie ferrée, les sentiers de randonnée, les*

habitations les plus proches et le terril n° 42, en étudiant les covisibilités avec le terril n° 45, et de compléter les mesures le cas échéant ;

- *de présenter des photomontages prenant en compte l'ensemble de la zone d'activités.*

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1e, la n° 220320015 « Terril n°45 des nouvelles usines de Nœux », est située sur la commune de Labourse, à plus d'un kilomètre du projet.

Aucun site Natura 2000 n'est présent dans un rayon de 20 kilomètres autour du projet.

Le site d'implantation s'inscrit entre deux corridors écologiques de type « terrils » identifiés par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) du Nord-Pas-de-Calais.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Une étude faune-flore, contenant des inventaires liés aux habitats, à la flore et à la faune est jointe en annexe 5 à l'étude d'impact.

Les recherches bibliographiques ont été réalisées sur la base des données de l'Inventaire national du patrimoine Nnaturel (INPN). Les données locales issues de système d'information régional sur la faune (SIRF) de l'association Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas-de-Calais et du système d'information sur la flore et la faune Digitale2 du Conservatoire botanique national de Bailleul ont également été exploitées (page 12 de l'étude faune flore).

Habitats naturels et flore

Sept habitats sont recensés et cartographiés respectivement pages 72 et suivantes de l'étude faune-flore. On note en particulier la présence de prairies, fourrés, boisements et zones rudérales.

Un unique passage pour la flore semble avoir été réalisé le 23 août 2023 (page 88 de l'étude faune-flore). Aucune espèce protégée ni d'intérêt patrimonial n'est recensée. En revanche, la Renouée du Japon, espèce exotique envahissante, a été détectée sur et aux abords du site d'implantation (page 91).

La Renoncule rampante, espèce caractéristique de zone humide, a été identifiée et cartographiée (pages 90 à 93). L'étude ne précise pas le nombre d'individus recensés.

Lors des études préparatoires du projet d'aménagement de la zone d'activité, la présence de cette espèce avait déjà conduit à la réalisation d'une campagne de sondages pédologiques ainsi qu'à un certain nombre de recommandations de l'autorité environnementale.

Une campagne complémentaire de sondages pédologiques a été menée le 14 avril 2023 écartant la présence d'une zone humide.

Sur la faune

Les dates d'inventaires ainsi que le nombre de passages ne sont pas systématiquement précisés dans l'étude faune-flore.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude en précisant systématiquement les dates d'inventaires, le nombre de passages, le nombre de personnes présentes pour les observations, la méthodologie suivie pour le comptage et de justifier de la suffisance des moyens mis en œuvre.

L'étude prend en considération les inventaires réalisés entre 2019 et 2021 dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités et dans le cadre du projet Linkcity et les compare aux observations de 2023.

Les inventaires ont notamment permis de recenser (pages 98 et suivantes de l'étude faune-flore) :

- 28 espèces d'oiseaux nicheurs, dont 20 espèces sont protégées. Huit espèces d'intérêt patrimonial sont recensées. Parmi ces dernières, on note la présence de deux espèces vulnérables, l'Alouette des champs et la Linotte mélodieuse, et d'une espèce quasi menacée au niveau régional, le Rossignol philomèle. Contrairement aux campagnes d'inventaires précédentes, le Bruant jaune, espèce protégée et vulnérable, la Tourterelle des bois, espèce en danger, la Perdrix grise et le Verdier d'Europe, espèces quasi menacées au plan régional, n'ont pas été observés ;
- une espèce de reptile d'intérêt patrimonial, le Lézard des murailles ;
- une espèce d'insecte de la famille des papillons d'intérêt patrimonial, l'Azuré des Nerpruns ;
- une espèce de chauve-souris protégée, la Pipistrelle commune ;
- le Lapin de garenne, espèce quasi menacée sur le plan régional.

La localisation de ces espèces est cartographiée pour les oiseaux et les chauves-souris respectivement, pages 101 et 113.

Des habitats de nidification sur le secteur de projet ont été identifiés :

- les boisements situés au nord-est du site abritant la Linotte mélodieuse et ceux au sud-ouest du site ayant abrité par le passé la Tourterelle des bois, le Verdier d'Europe et le Bruant jaune ;
- les milieux ouverts au centre du secteur, abritant l'Alouette des champs et où ont déjà été observés la Perdrix grise et le Bruant jaune.

La Pipistrelle commune est identifiée en chasse et en transit sur le secteur de projet, notamment au droit du boisement et des milieux semi-ouverts, au sud-ouest du site.

Les impacts bruts et résiduels sur la faune sont analysés page 137 et suivantes.

L'étude prévoit deux mesures d'évitement :

- le balisage des zones sensibles, notamment le long de la voie ferrée à l'est du site, afin de ne pas impacter l'habitat arbustif propice à la reproduction de la Linotte mélodieuse et au refuge du Lézard des murailles (pages 151 à 153) ;
- la réalisation des opérations de débroussaillage, terrassement et fauche en dehors des périodes sensibles, étant précisé que les zones arbustives seront conservées et protégées (pages 154 et 155).

Sont également prévues des mesures de réduction en phase chantier afin de limiter le dérangement

et l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, ainsi qu'en phase d'exploitation, comme la mise en place d'une bande d'espace vert pour favoriser la continuité écologique et la gestion rationalisée de l'éclairage (pages 154 à 162).

Par ailleurs, des mesures d'accompagnement sont prévues (pages 163 à 181) :

- l'absence d'utilisation de produits phytosanitaires (Ac1) ;
- la plantation d'une haie multistries (Ac2) ;
- la création de massifs bistratés en végétalisation des merlons (Ac3) ;
- la réalisation d'un semi-herbacé (Ac4) ;
- la création d'hibernaculums (Ac5) ;
- l'aménagement d'espaces verts favorables à la biodiversité (Ac6) ;
- la pose de gîtes à chauves-souris (Ac7) ;
- la pose de nichoirs à oiseaux (Ac8) ;
- le traitement des espèces exotiques envahissantes (Ac9) ;

La localisation de chacune de ces mesures est cartographiée (page 164).

En ce qui concerne les essences retenues pour les aménagements paysagers, les fiches dédiées aux mesures d'accompagnement font état du recours à des espèces indigènes (exemple page 166 de l'étude faune-flore). Toutefois, l'étude d'impact évoque la possibilité de recourir à une « palette végétale composée à plus de 70 % d'espèces indigènes » (page 67). Il convient de privilégier des essences indigènes pour les opérations de plantation.

L'autorité environnementale recommande de privilégier les espèces indigènes pour les opérations d'aménagement paysager et dans le cas contraire, de justifier de l'intérêt, notamment pour la biodiversité, de recourir à des essences non locales.

L'étude faune flore conclut, après application de la séquence éviter, réduire et compenser :

- à un impact très faible concernant la flore (page 135) ;
- à un impact allant de très faible à faible pour la faune (pages 138 à 149).

II.4.4 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Selon la page 37 de l'étude d'impact, l'habitation la plus proche est située à environ 150 mètres au nord du site d'implantation. Elle ferait selon l'étude l'objet d'un permis de démolir. Une aire d'accueil des gens du voyage est toutefois aménagée à 50 mètres au nord-est, de l'autre côté de la voie ferrée. Une zone pavillonnaire est également implantée à 550 mètres au sud-ouest.

Les communes de Mazingarbe et Nœux-les-Mines sont toutes deux concernées par un risque lié au transport de matières dangereuses : transport routier, voie ferrée et canalisation de gaz pour Mazingarbe.

Une installation Seveso seuil haut (VYNOVA) est localisée à Mazingarbe. Le projet est en dehors du périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de cet établissement.(pages 34 et 149 du fichier informatique de l'étude de dangers).

Plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement sont en exploitation ou en

cours de construction et soumises à autorisation ou enregistrement sont localisées dans un rayon de deux kilomètres autour du projet. L'établissement le plus proche, l'entrepôt Linkcity, sera voisin de l'entrepôt logistique de la société CONFLUENCE.

Le principal risque lié à l'exploitation du site est le risque d'incendie d'une ou plusieurs cellules de l'entrepôt et les effets dominos éventuels, avec des effets thermiques et toxiques.

L'entrepôt est soumis à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

L'étude de dangers a qualifié de faible la probabilité d'accident du fait de la proximité avec l'A26 et la voie ferrée, du fait notamment de la distance entre ces voies et le site projet.

En ce qui concerne les risques d'effets domino à envisager avec l'entrepôt Linkcity, l'analyse n'a pas été approfondie (page 82 du fichier informatique de l'étude de dangers). En effet, l'étude indique qu'« aucun accident majeur (entraînant des effets à l'extérieur de ce site) n'a été mis en évidence dans son étude de dangers » avant de conclure que « le risque d'effet domino [...] n'est pas retenu dans la suite de cette étude de dangers ».

La liste des produits de décomposition a été identifiée (page 139 du fichier informatique de l'étude de dangers), conformément au retour d'expérience de LUBRIZOL et aux dispositions prévues par une instruction nationale³ en date du 1er décembre 2022.

Suite à l'analyse préliminaire des risques, plusieurs scénarios d'incendie listés (page 125 du fichier informatique de l'étude de dangers) ont été étudiés. Tous ont fait l'objet d'une modélisation avec le logiciel Flumilog.

L'étude de danger a modélisé les effets de l'incendie en considérant des conditions majorantes sur les types de palettes susceptibles d'être stockées dans chaque cellule et en considérant un stockage en racks. D'une manière générale, compte tenu des incertitudes concernant la nature des produits qui seront stockés dans les cellules, une organisation doit être mise en place pour s'assurer que les hypothèses de l'étude de dangers ne sont pas remises en cause en cas d'évolution défavorable (changement de locataire, dérive dans le respect des conditions de stockage arrêtées (nature et/ou volume des produits stockés, changement des conditions de stockage...)).

Seuls les scénarios d'incendie des cellules 2 ou 3 génèrent des flux thermiques à l'extérieur du site, au niveau de la parcelle à l'est (pages 128 à 130 du fichier informatique de l'étude de dangers). Ces flux correspondent au seuil des effets irréversibles (3 kW/m^2) sur une distance maximale de 4 mètres.

Des scénarios d'incendie généralisé ont également été étudiés et modélisés. Seul le flux thermique de 3 kw/m^2 sort légèrement de l'emprise du site, à l'est, sans impacter la voie ferrée.

L'étude de danger analyse par ailleurs la dispersion des fumées (pages 138 et suivantes) et relève que le seuil des effets irréversibles est atteint sur la piste de ski Loisinord à 580 mètres, en conditions atmosphériques 3F⁴, représentatives des conditions nocturnes selon l'étude de dangers. Il

3 <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0032764/TREP2233918V.pdf;jsessionid=C7A4786D58B5D5260B6720CC28BB7A7C>

4 Les conditions 3F correspondent à une classe de stabilité F (stable), une vitesse de vent de 3m/s, une température ambiante et au sol de 15°C et une humidité relative de l'air de 70 % (page 8 de l'annexe 3 : rapport de dispersion des

s'agit de conditions météorologiques défavorables à la dispersion des fumées. L'étude conclut en l'absence d'impact du fait que la piste de ski serait fermée au public de nuit. Il conviendrait d'expliquer d'une part en quoi les conditions météorologiques 3F ne seraient pas observables en journée et, d'autre part, de confirmer que le site de loisirs n'est pas susceptible d'être ouvert de nuit pour des manifestations exceptionnelles ou encore, que des mesures d'urgences permettraient d'assurer la mise à l'abri des usagers dans des délais compatibles avec la cinétique de l'incendie.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser les dispositions retenues pour garantir que les hypothèses de l'étude de dangers ne soient pas remises en cause en cas d'évolution des conditions de stockage (modalités de suivi de la nature et de la quantité de produits stockés, des conditions de stockage et de manière générale, de tout paramètre susceptible de modifier de manière défavorable les hypothèses de l'étude de dangers) ;*
- *d'expliquer en quoi les conditions atmosphériques 3F (conditions de dispersion défavorables) ne pourraient se réaliser que de nuit ;*
- *de confirmer que le site de loisirs n'est pas susceptible d'être ouvert de nuit pour des manifestations exceptionnelles ;*
- *le cas échéant, de démontrer que des mesures d'urgences permettraient d'assurer la mise à l'abri des usages de la piste de loisirs.*

L'étude de dangers présente l'impact des fumées sur la perte de visibilité sur l'A26 et sur la voie ferrée (page 141) : une réduction de la visibilité est attendue nécessitant de réduire ou interrompre le trafic sur ces voies de circulation. Le plan de défense incendie comprendra une consigne d'alerte de la SNCF et du service autoroutier.

Les cartographies présentées concernant la dispersion des fumées toxiques et des fumées noires ne permettent pas de superposer les zones d'effets et les enjeux en présence.

L'étude de dangers, ni son résumé non technique, ne comportent des cartographies de synthèse représentant, par type d'effets, les enjeux impactés par les différents scénarios susceptibles de générer des effets à l'extérieur de l'emprise du site.

L'autorité environnementale recommande de fournir des cartographies synthétisant, par type d'effets, les enjeux impactés par les différents scénarios susceptibles d'impacter l'extérieur du site.

Par ailleurs, la présence d'une aire d'accueil des gens du voyage à une cinquantaine de mètres, de l'autre côté de la voie, nécessite une analyse spécifique.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude avec une analyse des risques encourus pour la population résidant sur l'aire d'accueil des gens du voyage.

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

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

fumées d'incendie)

Les terres agricoles, par leur teneur en matière organique, constituent des puits de carbone, plus ou moins importants selon leur couvert. La substitution d'un espace agricole par une surface imperméabilisée entraîne un déstockage du carbone des sols.

La réalisation d'une plateforme logistique, par l'imperméabilisation des sols, les constructions et le trafic routier qu'elle entraîne est, de plus, générateur d'émissions de gaz à effets de serre et de pollution atmosphérique.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale

Mobilité et trafic routier

L'étude de trafic porte sur le seul projet de plateforme logistique alors qu'elle devrait être une mise à jour de l'étude de trafic de la zone d'activité prenant en compte les précisions liées au projet de plateforme logistique, conformément à l'article L122-1-III du code de l'environnement, et ainsi aussi prendre en compte les remarques faites à ce titre par l'autorité environnementale. Dans la présentation actuelle, il n'est pas clair que tous les trafics ont bien été repris.

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude de trafic comme une mise à jour de l'étude de trafic de la zone d'activité conformément à l'article L122-1-III du code de l'environnement.

250 poids-lourds et 294 véhicules légers (30 employés administratifs et deux équipes (132 employés par équipe) pour un fonctionnement en 2x8, venant tous en voiture) transiteront chaque jour sur la plateforme logistique dans chaque sens (page 165 de l'étude d'impact).

L'étude de trafic fournie a procédé à une analyse majorante avec un fonctionnement en 3x8 (132 employés par équipe (page 24), tout en tenant compte de l'augmentation du trafic résultant notamment du projet voisin Linkcity (page 17 et suivantes), qui induira le passage quotidien de 400 poids-lourds et 500 véhicules légers, du projet d'aménagement d'une zone PME/PMI et d'artisanat immédiatement au nord de l'entrepôt CONFLUENCE, et du projet d'aménagement de parc d'activités mixtes, situé de l'autre côté de la RD937 (pages 29 et suivantes). L'hypothèse de travail en 3x8 est considérée comme majorante d'un point de vue trafic (rotations de 3 équipes de 132 employés au lieu de 2 équipes de 132), mais le fonctionnement normal de la plateforme est prévu en 2x8.

Les projections de trafic induit par la zone d'activités mixtes questionnent en ce qu'elles ne contiennent aucun poids-lourd et un nombre restreint de véhicules légers pour une zone destinée à accueillir notamment un hypermarché (page 29 de l'étude de trafic).

Les quatre giratoires desservant le site auront, après projet, des réserves de capacité supérieure au seuil de 25 % garantissant un fonctionnement fluide des carrefours.

L'autorité environnementale recommande de considérer des projections de trafic plus réalistes au regard des activités attendues sur la zone d'activités mixtes.

Concernant les axes routiers, une augmentation du trafic journalier d'environ 40 % est attendue sur la branche nord du giratoire Léon Blum, avec le projet CONFLUENCE qui représentera une augmentation de 13 % au global et de 41 % pour le trafic de poids-lourds.

L'impact sur le trafic de l'A26 n'est pas étudié. En particulier, ce type de projet peut impacter le fonctionnement d'une autoroute quand l'échangeur n'est pas en situation d'absorber l'augmentation de trafic.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de trafic en fournissant des données de trafic sur l'A26 et en intégrant l'impact de l'augmentation sur l'échangeur.

Dans son diagnostic de l'état initial (pages 8 et suivantes), l'étude de trafic pointe la grande part modale voiture en émission (84 %) et réception (86 %) sur la commune de Nœux-les-Mines, ainsi que l'éloignement des arrêts de transport en commun les plus proches, en l'occurrence l'arrêt « Loisinord » de ligne 24 de bus à plus de 600 mètres ou encore la gare TER de Nœux-les-Mines à 1,6 kilomètre. Peu d'aménagements pour les piétons ont été recensés et aucun aménagement cyclable n'existe vraisemblablement pour venir sur le site. L'accès se fera donc principalement en véhicules légers.

La thématique des déplacements doux et des transports en commun est finalement peu abordée par l'étude d'impact, alors que les arrêts de transports en commun ne sont pas si éloignés.

Le projet prévoit un cheminement intérieur pour les piétons et vélos ainsi que des abris pour les deux-roues, mais également la sensibilisation et l'incitation des employés à recourir aux modes doux, aux transports en commun ou au covoiturage (page 54 de l'étude d'impact). Cependant, ces aménagements doivent être combinés à des conditions d'accès sécurisés sur la zone d'activités pour avoir un effet utile.

Un nombre de places diminué avec des places réservées au covoiturage aurait pu avoir un effet incitatif.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur la thématique des déplacements alternatifs au véhicule particulier, afin de réduire l'empreinte carbone des déplacements, en lien le cas échéant avec le gestionnaire de la zone d'activités et la communauté de communes pour développer des voies de circulation pour les piétons et les cyclistes sécurisées..

Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, climat

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact présente pages 162 et suivantes le bilan de la qualité de l'air sur le territoire de la CABBALR.

L'étude d'impact présente pages 165 et suivantes une estimation des émissions de polluants atmosphériques générées par le trafic induit par le projet, celle-ci étant mise en perspective avec les émissions sur le territoire de la CABBALR et sur celui de la Communauté d'agglomération Lens-Liévin (CALL), en prenant l'année 2020 comme référence (page 167). L'étude d'impact conclut que l'impact du projet sur les émissions atmosphériques est modéré par rapport au contexte de la zone d'étude.

Le projet a intégré quelques mesures visant à réduire les émissions, comme la limitation de la vitesse sur le site, le chargement et le déchargement moteurs à l'arrêt ou encore le contrôle périodique de la conformité des rejets des camions aux normes applicables. Concernant les véhicules légers, les parkings dédiés seront équipés de bornes de recharge pour véhicules électriques et de places pré-équipées pour recevoir ce type de bornes.

L'utilisation de béton bas carbone en phase conception permettra par ailleurs de réduire l'impact du

projet de 333 tonnes équivalent CO₂ (page 174 de l'étude d'impact).

La principale mesure de compensation aux émissions de gaz à effet de serre consiste en la mise en place de panneaux photovoltaïques sur 42,3 % de la surface de toiture et le renvoi de l'énergie produite vers le réseau public (pages 168 et 173 et suivantes de l'étude d'impact). Cette étude a été réalisée afin de répondre à la recommandation de l'autorité environnementale dans le cadre de l'avis sur la zone d'activité en date du 12 octobre 2021.

Les émissions de gaz à effet de serre du projet ont été évaluées en ce qui concerne la consommation électrique et de gaz de l'entrepôt, du trafic routier et de la construction de l'entrepôt (pages 165 et suivantes), selon la démarche de l'analyse de cycle de vie. La construction représente 20 839 tonnes d'équivalent CO₂, après le choix d'un béton à empreinte carbone moindre (économie de 330 tonnes d'équivalent CO₂). L'exploitation de la plateforme aurait une empreinte carbone de 12 866 tonnes équivalent CO₂ pour une durée d'exploitation de 50 ans. La production d'électricité par le photovoltaïque permettrait une compensation à hauteur de 10 352 tonnes équivalent CO₂.

Le bilan des gaz à effet de serre doit être complété par, en phase de construction, les émissions générées par la perte de stockage des sols et, en phase d'exploitation, par un éclairage sur les enjeux du transport de marchandises, une quantification des émissions générées par le recours au véhicule thermique individuel, ainsi que par une description des mesures de réduction envisagées pour se rapprocher de l'objectif de neutralité carbone.

Les réfrigérants représentent 82 tonnes d'équivalent CO₂. Si cette quantité peut sembler limitée à l'échelle du projet, elle pourrait cependant être évitée par le recours à des dispositifs de réfrigération qui n'utilisent pas de gaz à effet de serre.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter le bilan carbone en intégrant l'ensemble des postes émetteurs de carbone pendant la phase de construction et d'exploitation ;*
- *d'identifier des actions de réduction de ces émissions permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.*

Énergie

Les besoins en énergie du projet ont été estimés. La source d'énergie principale sera l'électricité, mais le gaz sera utilisé au niveau de la chaufferie pour le maintien hors gel de l'installation (page 175 de l'étude d'impact). Une solution alternative comme la géothermie en remplacement de la chaudière au gaz est évoquée page 173, mais la solution a été écartée en raison des besoins thermiques faibles, alors que l'investissement demandé est important.

Si le projet intègre la production d'électricité sur site grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture de l'entrepôt, il aurait également été pertinent d'envisager le recours à des énergies renouvelables complémentaires, comme l'installation de ce type de panneaux sur ombrières sur les espaces réservés au stationnement dans un objectif de réduire le bilan carbone du projet.

L'autorité environnementale recommande de poursuivre la démarche de réduction de l'empreinte carbone du projet en substituant les énergies carbonées par des énergies décarbonées et d'envisager des énergies renouvelables complémentaires telles que le photovoltaïque sur ombrières.