



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'un bâtiment logistique à Dourges (62)**

n°MRAe 2018-2289

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

*La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la région Hauts-de-France s'est réunie le 3 avril 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de bâtiment logistique à Dourges, dans le département du Pas-de-Calais.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mme Patricia Corrèze-Lénée, MM. Étienne Lefebvre et Philippe Ducrocq.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\* \*

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

*En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 22/12/2017 :*

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*
- le service départemental d'incendie et de secours du Pas-de-Calais ;*

*Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.*

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

## Synthèse de l'avis

Le projet porté par la Société DELTA 3 concerne la réalisation d'un bâtiment logistique, dénommé « lot n°1 », d'une surface couverte proche de 106 000 m<sup>2</sup>.

L'emprise du terrain d'implantation du projet est de l'ordre de 24 hectares ; les parcelles concernées sont localisées sur le territoire de la commune de Dourges dans le Pas-de-Calais. 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 plate-forme multimodale et logistique DELTA 3.

Le bâtiment « lot n°1 en zone LD » sera construit en deux phases successives de six et trois cellules. Il sera conçu pour accueillir plusieurs exploitants, qui disposeront d'un espace parking pour véhicules légers, d'un accès à la cour de manœuvre pour les poids-lourds au droit des cellules, de quais et blocs-bureaux.

Le bâtiment d'entreposage est destiné à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation, et donc majoritairement des produits finis. Il n'abritera pas de produits dangereux.

Compte tenu de la nature du projet concernant un bâtiment d'entreposage de grande taille au sein d'une importante plate-forme logistique et des caractéristiques du milieu d'implantation, l'autorité environnementale considère qu'un premier enjeu majeur est celui de l'artificialisation des sols. Le dimensionnement du projet devrait être explicité, de même que la recherche d'optimisation des volumes dans l'objectif de réduire l'impact sur la consommation foncière.

Les autres enjeux majeurs concernent :

- l'impact sur les espèces protégées présentes sur le site, une dérogation au déplacement de ces espèces ayant du être accordée ;
- l'impact de l'augmentation du trafic routier, notamment les nuisances sonores en résultant, et la nécessité de création de nouvelles infrastructures elles-mêmes impactantes, pour améliorer la circulation des camions.l'.

Le dossier comporte une description claire, complète et précise de l'état initial du site et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet. Des mesures de compensation encadrées par la dérogation au déplacement d'espèces protégées sont prévues.

Les impacts cumulés du projet avec ceux des installations déjà existantes sont insuffisamment étudiés, et devraient l'être notamment pour ce qui concerne les impacts liés aux circulations routières.

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

## Avis détaillé

### I. Le projet de bâtiment logistique

Le projet porté par la Société DELTA 3 concerne la réalisation d'un bâtiment logistique d'une hauteur de 13,7 m, dénommé « lot n°1 en zone LD », composé de 9 cellules de tailles approximativement identiques légèrement inférieures à 12 000 m<sup>2</sup>, qui représentent au total une surface couverte proche de 106 000 m<sup>2</sup>.

L'emprise du terrain d'implantation du projet est de l'ordre de 24 hectares ; les parcelles concernées sont d'anciennes terres agricoles aujourd'hui en friche, localisées sur le territoire de Dourges. 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 plate-forme multimodale et logistique DELTA 3, côté est de cette dernière. Sur la zone LD, un parc logistique locatif mettant en jeu une surface d'entreposage de marchandises de 144 000 m<sup>2</sup>, autorisé par arrêté inter-préfectoral du 28 novembre 2016, est actuellement en cours de construction.

Le bâtiment « lot n°1 en zone LD » désigné ci-après bâtiment « LD1 » sera construit en deux phases successives de six et trois cellules. Il sera conçu pour accueillir plusieurs exploitants, qui occuperont chacun une ou plusieurs cellules et disposeront d'un espace parking pour véhicules légers, d'un accès à la cour de manœuvre pour les poids-lourds au droit des cellules, de quais et blocs-bureaux. Le bâtiment LD1 en projet sera doté de plusieurs équipements connexes : un local transformateur électrique, trois locaux de charge des batteries alimentant les engins de manutention, une chaufferie, un local technique pour l'installation d'extinction automatique d'incendie.

Les 9 cellules du bâtiment seront destinées à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation, et donc majoritairement des produits finis. Elles n'abriteront pas de produits dangereux.

Le projet de bâtiment logistique visé ci-dessus et les activités qui y seront exercées relèvent de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement et de la loi sur l'eau.

Il est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 : " travaux, constructions ou opérations en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 mètres carrés ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Le dossier portant sur un projet relevant de l'autorisation au titre de la législation des installations classées, il comprend une étude de danger.

La localisation du projet de bâtiment logistique LD1 est matérialisée sur le plan joint en annexe 1.

## **II. Analyse de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation foncière, au paysage, aux milieux naturels, aux risques technologiques, aux nuisances sonores, aux transports et aux déplacements, à l'énergie, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

### **II.1 Caractère complet de l'évaluation environnementale**

L'étude d'impact comprend le contenu exigé par l'article R.122-5 et l'article R.181-13 du code de l'environnement.

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

Le bâtiment logistique LD1 sera implanté dans la zone LD, qui constitue une extension de la plate-forme logistique multimodale DELTA 3 et qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en septembre 2010, prorogée en septembre 2015, et d'une mise en compatibilité des schémas de cohérence territoriale Lille Métropole et Lens-Lievin / Henin-Carvin. La déclaration d'utilité publique emporte l'approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de Dourges, mis à jour en ce sens. La création de la zone d'aménagement concerté, zone LD correspondant à l'extension, a quant à elle été actée par arrêté inter-préfectoral signé les 1<sup>er</sup> et 14 octobre 2013.

Le dossier met notamment en évidence la compatibilité du projet du bâtiment logistique LD1 avec les orientations fondamentales du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois – Picardie couvrant la période 2016-2021, et avec les enjeux du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Marque-Deûle en cours d'élaboration.

L'analyse des impacts cumulés avec les autres projets connus est succincte.

### **II.3 Scénarios et justification des choix retenus**

Dès l'origine du projet de la plate-forme logistique multimodale initiale, au début des années 2000, les terrains constituant la zone dénommée LD avaient été identifiés comme étant une extension potentielle des zones logistiques, retranscrite dans les différents documents d'urbanisme de planification communaux ou inter-communaux. Ainsi que mentionné ci-dessus, le projet d'extension correspondant a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Outre le fait que la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité immédiate de grandes infrastructures, des critères environnementaux importants justifient le choix de la localisation du projet logistique, parmi lesquels :

- la proximité de la plate-forme existante qui permet le bénéfice des installations déjà présentes qui ne sont pas à recréer, un trafic mieux circonscrit à la plate-forme et une distance courte pour la rejoindre, l'existence de dessertes adaptées : échangeur et voiries dimensionnés de manière anticipée pour l'extension, des liaisons douces et un réseau de transport en commun existant et dont le développement est envisagé, permettant une diminution des rejets atmosphériques et des risques d'accidents ;
- la volonté de développer davantage l'acheminement de marchandises par les modes de transports alternatifs (rail-route et fleuve-route) ;
- l'absence de contraintes réglementaires fortes sur le site, non concerné par Natura 2000, ni par la présence de zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique ;
- l'intérêt d'une gestion commune du paysage, des eaux pluviales et des impacts sur la faune et la flore pour l'ensemble des lots de l'extension.

L'autorité environnementale a noté 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 en particulier 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 Résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact aborde l'ensemble des éléments du dossier nécessaires à la compréhension du projet et à l'appréciation de ses enjeux. Il permettra au public d'avoir une connaissance du contexte et des principales caractéristiques du projet, des contraintes et des enjeux environnementaux relatifs au site retenu, des raisons ayant motivé le choix du site, des impacts attendus et des mesures proposées.

## **II.5 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.5.1 Consommation foncière**

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) mais qui, dès l'origine du projet DELTA 3, était identifiée comme une extension potentielle des zones logistiques, avec retranscription effective dans les différents documents d'urbanisme. 24 hectares seront ainsi consommés, et leur artificialisation est susceptible de réduire ou supprimer les services écosystémiques qu'ils rendaient.

Il n'est pas fait mention d'analyse visant à limiter la consommation foncière. Il est indiqué sans autre précision que la densification des projets sur la zone sera favorisée. Or, même si le zonage existant au PLU prévoit que ce secteur est destiné à recevoir ce type d'implantations, la recherche d'économie d'espaces ne doit néanmoins pas être perdue de vue.

*L'autorité environnementale recommande d'expliciter le dimensionnement du projet et la recherche d'optimisation des volumes dans l'objectif de réduire l'impact sur la consommation foncière*

## **II.5.2 Paysage et patrimoine**

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

Le projet est localisé au sein d'une entité paysagère constituée de paysages miniers et à proximité des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il est intégré dans un paysage à la fois rural et urbain bénéficiant de grandes infrastructures.

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

Le projet va contribuer à la poursuite du changement de caractère de la zone LD, initié avec le projet de parc logistique récemment autorisé dans cette même zone. Les prescriptions du cahier des charges architecturales et paysagères et les aménagements du bâtiment (coloris et formes) et des extérieurs (espaces ouverts entre le projet et les autres lots pour créer des perspectives visuelles, plantations prévues sur site pour donner l'image d'un milieu boisé...) ont pour objectif de donner aux projets de construction une identité commune à l'échelle de la zone.

Les merlons en limites est et sud du site cacheront en partie la vue sur le bâtiment depuis la route RD 306 déviée ; ils ont été pris en compte dans l'étude paysagère.

## **II.5.3 Milieux naturels**

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

Au droit du site de même que dans son voisinage immédiat, aucun site du réseau Natura 2000, 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 n'a été recensée. L'emprise de la zone LD recoupe des zones humides déterminées lors des études spécifiques réalisées dans le cadre de l'extension de la plate-forme DELTA 3 ; ces zones humides ne sont pas recensées parmi celles d'importance internationale visées par la Convention RAMSAR.

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

Des inventaires faune-flore ont été réalisés au droit de la zone d'extension LD ; ils ont mis en évidence plusieurs espèces floristiques et faunistiques protégées, ainsi que des habitats de reproduction et aires de repos. Il faut aussi noter que le projet fait partie d'une extension sur une vaste emprise, pouvant avoir des effets de barrières sur les corridors écologiques. Un arrêté inter-préfectoral du 21 février 2013 a accordé 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.

La dérogation ainsi accordée porte sur le déplacement des espèces protégées (faune et flore) sous le contrôle d'un spécialiste agréé et sur la destruction, l'altération et la dégradation des habitats. A titre d'exemple, l'écologue est intervenu entre février et octobre 2016 pour le déplacement d'amphibiens ; il sera amené à intervenir prochainement avant les terrassements et la construction, puis ponctuellement compte tenu du phasage des travaux.

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.

Un suivi écologique sera réalisé sur une période de 5 années, renouvelable, 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.

Sur le site d'implantation du projet de bâtiment LD1, les espaces non nécessaires à l'exploitation logistique seront entretenus selon les principes de gestion différenciée<sup>1</sup> : près pâturés dont l'entretien limite le recours aux engins mécaniques et favorise le développement de la biodiversité, zones humides favorables pour les chiroptères du fait de la zone de chasse riche en insectes, haie transversale plurispécifique en limite de l'exploitation logistique, massifs arbustifs et boisement composé de plusieurs strates d'espèces locales.

#### **II.5.4 Risques naturels et technologiques**

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

La zone de projet n'est pas concernée par aucun PPRN ni PPRT.

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

L'étude des dangers jointe au dossier de demande d'autorisation a été menée de manière méthodique, claire et adaptée aux enjeux d'un important bâtiment logistique ; elle s'articule de manière classique autour des axes suivants :

— description et caractérisation de l'environnement et des installations du site afin d'identifier les potentiels d'agressions externes (exemple des effets dominos liés aux installations voisines) et internes, liés eux principalement à la nature des produits entreposés

— description des cibles à protéger

<sup>1</sup>La gestion différenciée permet d'adapter les techniques de gestion au milieu, dans un objectif de développement durable.

— analyse de l'accidentologie

— analyse des risques et modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus.

— définition de mesures de prévention et de protection prises pour la maîtrise des risques

Au final, et compte tenu notamment des mesures de prévention qui seront observées et des mesures de protection qui seront mises en place, l'étude des dangers a pu justifier l'absence de phénomène dangereux susceptible d'entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines.

## **II.5.5 Santé, nuisances**

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

Le projet logistique LD1 sera approvisionné par camions par voie routière et les marchandises seront elles aussi expédiées par voie routière. Le site devrait à terme accueillir quotidiennement environ 125 poids-lourds par jour et 300 véhicules légers (soit respectivement 250 et 600 mouvements).

Le trafic routier inhérent au projet et les nuisances sonores associées vont constituer un enjeu sensible devant être pris en compte, en raison notamment de la présence d'une habitation à proximité immédiate du projet, et aussi de la présence d'un ensemble pavillonnaire à 520 mètres et d'autres habitations sur le territoire de Dourges, dont les plus proches sont situées à moins de 700 mètres.

### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte de la santé et des nuisances**

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, l'analyse des effets du projet sur la santé a été réalisée de manière qualitative et basée sur le concept « sources - vecteurs - cibles ». Elle porte sur les risques sanitaires liés à une exposition chronique des populations aux substances à impact potentiel, hors situations accidentelles. L'analyse des risques sanitaires conclut à un enjeu globalement faible pour les populations riveraines.

La principale source d'impact potentiel liée au projet de bâtiment LD1 est celle liée à l'augmentation du trafic routier, poids-lourds et véhicules légers, à l'origine d'émissions de gaz de combustion et aussi de nuisances sonores. Celles-ci seront limitées notamment par les mesures suivantes : dispositifs de limitation de gabarit pour empêcher les poids-lourds accédant au site de traverser les zones urbaines voisines, limitation de la vitesse des véhicules sur le site et sur ses voies de desserte internes, mise à l'arrêt des moteurs en phases de chargement / déchargement, présence de merlons en bordure du site le long de la RD 306 permettant d'atténuer le bruit.

L'autorité environnementale considère toutefois que le cas particulier des nuisances résiduelles vis-à-vis de l'habitation située à proximité immédiate du projet, indiquée comme étant une « maison secondaire », aurait dû être développé plus précisément.

*L'autorité environnementale recommande de préciser le niveau d'impact des nuisances sonores sur les habitations situées en deçà de 700 mètres du site, et de décrire les mesures qui seront prises pour les éviter ou sinon les réduire.*

## **II.5.6 Transports et déplacements**

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

La plate-forme multi-modale et logistique DELTA 3 a été conçue comme un site regroupant une infrastructure de transport combiné et des zones logistiques destinées à accueillir des grands centres de distribution à l'échelle européenne, avec l'objectif de donner aux exploitants des conditions optimales pour le report modal.

Le projet de bâtiment LD1 qui s'intègre dans une extension de cette plate-forme sera approvisionné par camions par voie routière ; les marchandises seront expédiées par voie routière vers les différents clients. Le site du projet devrait à terme accueillir environ 125 poids-lourds par jour et 300 véhicules légers (soit respectivement 250 et 600 mouvements).

### **➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des transports et déplacements**

Le trafic généré induira un impact sensible sur les voies adjacentes au site d'implantation qui a été analysé et quantifié et sera compensé par le schéma de circulation, la création de voiries pour l'extension de la plate-forme multimodale correctement dimensionnées.

En phase travaux, les impacts susceptibles d'être occasionnés correspondent à des effets indirects sur la circulation des routes d'accès au chantier, liés en grande partie à la livraison des matériaux. Durant cette phase seront observées les mesures suivantes de réduction des impacts : gestion raisonnée des remblais du site afin de limiter les transports, mise en place d'une emprise chantier optimale, gestion des circulations aux abords de la zone de travaux et mise en place d'une signalisation adaptée.

En phase d'exploitation, l'accroissement relatif du trafic sera non négligeable, de l'ordre de 7 à 10 % sur les routes départementales, moins conséquent sur les axes autoroutiers : 0,6 %. Parmi les mesures existantes ou envisagées pour limiter les impacts, peuvent être précisés : le dimensionnement adapté par anticipation des voiries et de l'échangeur autoroutier dès la création de la plate-forme DELTA 3, la prise en compte du trafic attendu pour le dimensionnement des nouvelles voiries, l'encouragement du personnel pour le recours aux déplacements alternatifs : transports en commun, mode doux..., la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise favorisant l'implantation d'aires de covoiturage.

Un accès spécifique sera créé vers le faisceau ferroviaire et les voiries internes du terminal, qui divisera par deux la distance actuelle entre le projet et le terminal multimodal, ceci afin de favoriser le recours au transport multimodal. Cet aspect reste néanmoins peu développé.

S'agissant du déplacement du personnel, il faut noter que le syndicat mixte de Dourges regroupant les collectivités locales portant le projet s'est engagé dans un processus d'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise, qui a d'ores et déjà permis le développement d'une aire de covoiturage, que des travaux d'aménagement de cheminements doux ont été réalisés et seront développés : des pistes cyclables desserviront la plate-forme DELTA 3 dans son ensemble et la déviation de la route départementale 306 en voirie interne sera équipée de pistes cyclables permettant le maintien de la trame verte (boucle piétonne des trois cavaliers). Il peut aussi être rappelé qu'une ligne de bus devrait voir le jour prochainement pour desservir la zone DELTA3 : ligne Libercourt - Hénin Beaumont entre Noyelles-Godault et DELTA 3. A terme, les mesures devraient permettre une diminution des trafics de véhicules légers et favoriser un report modal vers les transports en commun ou les modes doux.

L'autorité environnementale a noté que ces dispositions intéressantes observées en faveur de la mobilité dans la zone d'implantation n'étaient pas suffisamment rappelées à l'échelle du projet LD1 dans le dossier de demande.

Les effets cumulés sur le trafic ont été examinés en tenant compte du parc logistique locatif autorisé récemment, en cours de construction au sein de la zone LD, et du projet de bâtiment LB1 au sein de la plate-forme logistique DELTA 3.

L'Autorité Environnementale note que cet examen est sommaire et manque de pertinence, tant au niveau de la liste des projets retenus circonscrite aux stricts critères réglementaires, qu'au niveau du référentiel utilisé pour quantifier ces effets : la part du trafic lié au projet du bâtiment logistique LD1 est comparée à celle des deux projets retenus mais l'incidence globale des projets vis-à-vis du trafic actuel n'est pas analysée.

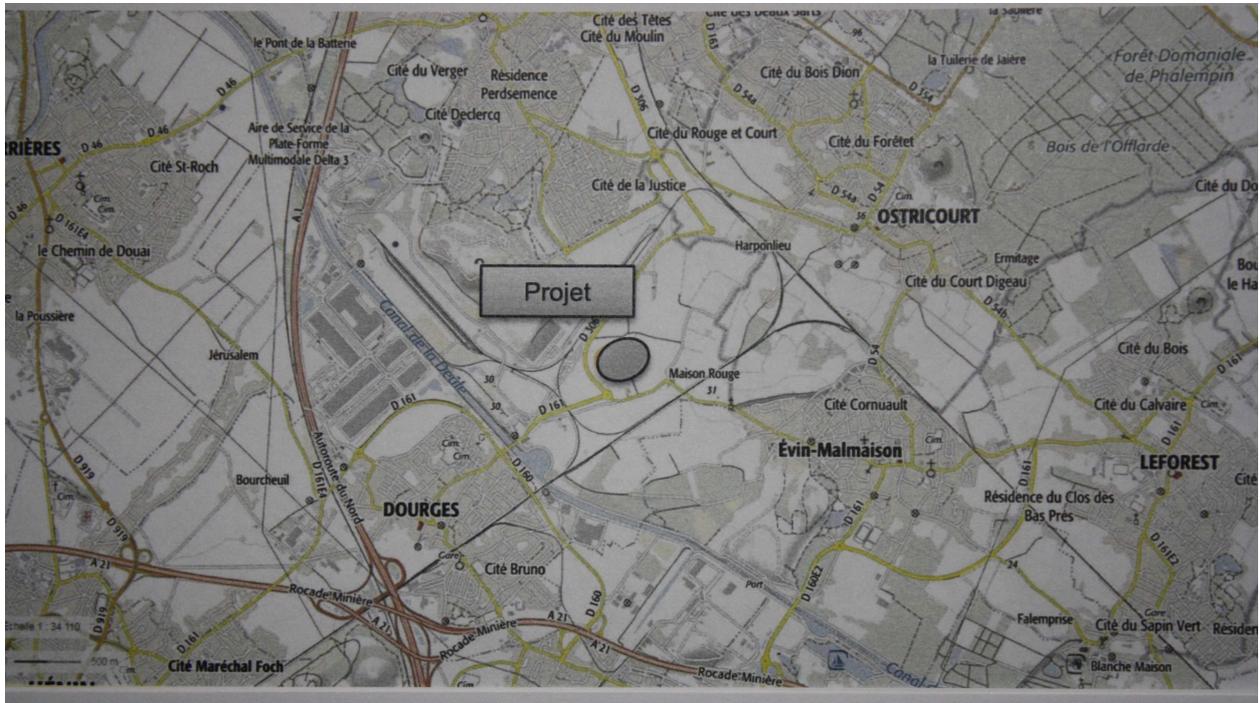
*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse de l'incidence cumulée des projets sur le trafic routier et des impacts en résultant.*

## **II.5.7 Energie**

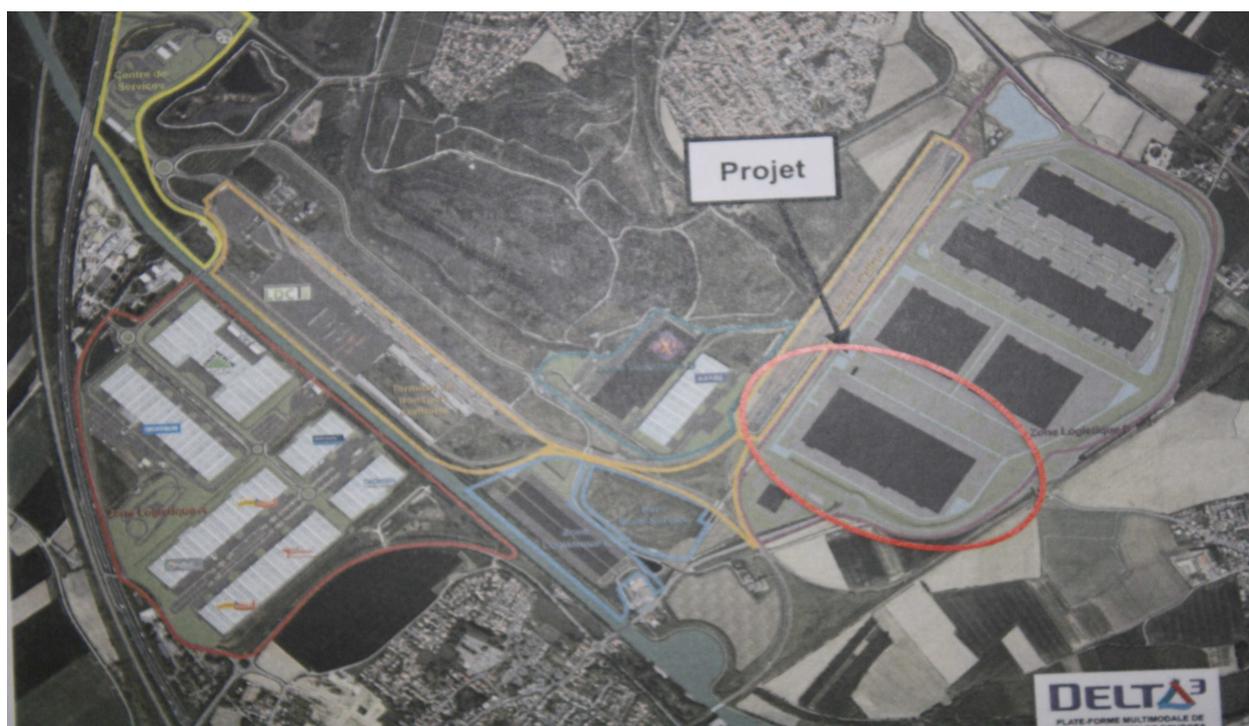
Les enjeux du projet logistique relatifs au volet énergie sont faibles ; le dossier précise néanmoins quelques dispositions envisagées pour permettre de limiter la consommation énergétique : isolation thermique des locaux, régulation des températures de chauffage des locaux en fonction des périodes d'occupation par le personnel, dispositifs de détection divers, suivi des consommations au moyen d'horloges de sous comptage, utilisation de luminaires à faible consommation,

L'autorité environnementale aurait jugé pertinent la réalisation d'une étude sur le recours aux énergies renouvelables, et en particulier dans le cadre de ce projet, celle concernant la mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture.

## Annexe 1



Carte de situation du projet (source : étude d'impact du dossier page 44)



Carte de localisation du projet dans son environnement proche  
(source : étude d'impact du dossier page 54)