



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de plateforme logistique
de la société Goodman
à Lambres-lez-Douai (59)**

n°MRAe 2019-4007

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis sur le projet de plateforme logistique porté par la société Goodman à Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord.

Le dossier ayant été reçu complet le 19 octobre 2019 il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois.

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

En application de l'article R122-7 III du code de l'environnement, ont été consultés par courriels du 21 octobre 2019 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé-Hauts-de-France ;*
- le service territorial de l'architecture et du patrimoine du Nord.*

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

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

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour autoriser le projet.

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

Synthèse de l'avis

Le projet porté par la société Goodman consiste à construire une plateforme logistique sur la commune de Lambres-lez-Douai, dans le département du Nord, au sein de la zone d'activités de Lambres et Coincy.

La société Goodman ayant déposé des demandes d'autorisation pour trois autres entrepôts à proximité dans la même zone, il est nécessaire de considérer l'ensemble des incidences des quatre projets sur l'environnement et la santé.

L'entrepôt s'implantera sur un terrain d'une superficie de 12,4 hectares, constitué d'espaces agricoles, d'une prairie et de haies boisées. Le projet générera l'imperméabilisation de près de 9,6 hectares et un trafic de poids lourds et véhicules légers très importants, avec des émissions conséquentes de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, et une perte de stockage de carbone, aujourd'hui assuré par la végétation.

Le projet doit être complété de mesures permettant de réduire ces émissions, y compris en intégrant une réflexion sur des modes de transport alternatifs à la route et, à défaut, de mesures compensatoires de stockage de carbone.

L'étude du risque d'incendie nécessite d'être complétée sur la base d'hypothèses majorantes et notamment en intégrant les risques cumulés en lien avec les entrepôts voisins.

Bien que situé au sein d'une zone d'activités, le site d'implantation du projet présente des enjeux environnementaux relatifs à la présence d'amphibiens, espèces protégées, et d'une potentielle zone humide.

Or, compte-tenu de l'absence d'analyse de l'impact du projet sur les déplacements des amphibiens vers les habitats favorables à la réalisation de leur cycle biologique et d'inventaires de la flore réalisés en dehors de la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides, les enjeux et impacts sont susceptibles d'être sous-évalués et nécessitent d'être requalifiés.

Par ailleurs, l'aménagement paysager proposé ne permet pas d'atténuer le caractère imposant du bâtiment, les surfaces végétalisées sont assez modestes et ne permettent pas de créer un masque végétal.

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

Avis détaillé

I. Le projet de plateforme logistique de la société Goodman à Lambres-lez-Douai

La société Goodman projette de construire une plateforme logistique sur la commune de Lambres-lez-Douai dans la zone d'activités de Lambres et Coincy.

La plateforme est destinée à la logistique de produits de grande consommation habituellement emballés et entreposés sur des palettes, en provenance d'industriels. Elle permettra le stockage des marchandises, la préparation des commandes et l'expédition. Le stockage sera effectué sur 6 niveaux (niveau du sol + 5 niveaux), la hauteur maximale de stockage sera de 11 mètres. Les produits stockés appartiennent à de grandes familles de produits courants : produits de grande consommation, papier, carton, bois et produits à base de bois, polymères et produits à base de matières plastiques ; ces matériaux sont combustibles ou inflammables.

Le bâtiment comprendra 8 cellules de stockage, une zone de bureaux, sanitaires et locaux sociaux et de locaux techniques (comprenant un local de charge, un local Sprinkler¹, un transformateur, un tableau général basse tension).

La plateforme s'implantera sur un terrain de 12,4 hectares de terres agricoles. L'aménagement du site comprend (étude d'impact page 18) :

- un bâtiment de 4,96 hectares d'emprise au sol (dénommé bâtiment C1) ;
- 1,97 hectare d'espaces verts (hors bassins) ;
- des voiries et 2 parkings sur 4,6 hectares ;
- 142 m² de bandes gravillonnées ;
- des bassins étanches de rétention (4 119 m²) et des bassins d'infiltration (4 203 m²).

Cette plateforme logistique est une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation. Le dossier comprend une étude de danger.

Le projet est soumis à évaluation environnementale au titre des rubriques n°1 et 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

L'étude d'impact précise (page 124) que la société Goodman envisage trois autres projets d'entrepôts sur la même zone d'activités, devant s'implanter sur des parcelles voisines : les bâtiments C2 et C3 ayant fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale (étude d'impact de 2016) et le bâtiment C4 pour lequel un dossier de demande d'autorisation environnementale est déposé.

Il s'agit de bâtiments logistiques devant s'implanter, selon un même calendrier (les 4 bâtiments sont en projet), sur un même site, émanant d'un même porteur de projet et ayant des fonctions similaires. Au regard des dispositions de l'article L122-1 du code de l'environnement² il s'agit d'un seul projet

¹ Sprinkler : installation fixe d'extinction automatique à eau.

² « 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. »

II. Analyse de l'autorité environnementale

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

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation d'espace, au paysage, aux milieux naturels et sites Natura 2000, aux risques technologiques, aux nuisances, à l'énergie, au climat et à la qualité de l'air en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment, qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé. Il présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations à formuler sur ce document.

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

L'articulation avec le plan local d'urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai est analysée page 131 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone d'urbanisation future à vocation d'activités économiques 1AUe qui admet ce type de projet.

L'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus est traitée page 123 de l'étude d'impact. Les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et ceux ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale sont recensés.

L'analyse précise que des effets cumulés avec les autres futurs bâtiments C2 et C3 de la société Goodman projetés sur le même site pourront être attendus s'agissant des incidences sur le trafic, les eaux, les émissions atmosphériques notamment. Par contre, le bâtiment C4 pour lequel la société Goodman vient de déposer une demande d'autorisation environnementale sur un terrain à proximité n'est pas mentionné ni les incidences cumulées analysées.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus en prenant en compte le bâtiment C4, projeté par la société Goodman et devant s'implanter à proximité.

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'étude d'impact justifie, pages 159 et suivantes, l'implantation du projet comme répondant à des critères d'exploitation, d'aménagement et de desserte :

- la nécessité pour le développement de ce type d'activité d'un foncier important, disponible au sein de la zone d'activité de Lambres et Coincy ;
- un relatif isolement vis-à-vis des zones résidentielles ;
- la présence d'une desserte routière de qualité : le site est desservi par deux routes importantes (routes départementales 650 et 621) permettant de rejoindre l'autoroute A1.

S'agissant des enjeux environnementaux, l'étude relève, pour justifier la localisation du projet, l'absence :

- d'enjeu de biodiversité du fait du caractère agricole du site;
- d'impact sur le canal d'évacuation des eaux usées, identifié continuité écologique ;
- de zones humides sur le site d'implantation.

Cette justification ignore les autres enjeux environnementaux, notamment l'artificialisation des sols et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Aucune alternative au site d'implantation retenu permettant de réduire l'emprise foncière du projet, ou de recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de gaz à effet de serre n'a été étudiée.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu, permettant notamment de réduire la surface imperméabilisée et le recours au mode de transport routier, afin de minimiser les impacts sur l'environnement et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement³ et objectifs de développement.

II.4 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du projet et mesures destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences

II.4.1 Consommation d'espace

Le projet s'implantera dans une zone d'activités sur un terrain d'une superficie de 12,4 hectares constitué d'espaces agricoles, d'une prairie et de haies boisées.

L'artificialisation des sols induite par le projet, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants, avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d'eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et, d'une manière générale, une disparition des services écosystémiques⁴.

Ces impacts ne sont pas étudiés et des solutions permettant d'économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et les parkings, leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings, ne sont pas envisagées.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;*
- *d'étudier les impacts de la consommation d'espace sur les services écosystémiques rendus par les sols ;*
- *de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts sur les services écosystémiques, comme des mesures de réduction ou de compensation des pertes des*

³ Consommation d'espace, paysage, biodiversité, eau, nuisances, risques technologiques, qualité de l'air, énergie et émission de gaz à effet de serre

⁴ Services écosystémiques : services définis comme étant les bénéfices retirés par les êtres humains du fonctionnement des écosystèmes (article L.110-1 du code de l'environnement).

capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, par exemple par la création de boisements ou de la végétalisation.

II.4.2 Paysage et patrimoine

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Aucun monument historique protégé n'est recensé sur la commune de Lambres-lez-Douai. On note la présence de deux sites classés, le square Jemmapes et le jardin de la Tour des Dames à Douai et d'un site inscrit, le centre-ville de Douai. Le secteur de projet est situé à plus de 2 km de ces sites.

➤ Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage et du patrimoine

L'étude d'impact présente succinctement le paysage dans lequel s'inscrit le projet (page 58) et décrit le patrimoine (page 70). L'intégration paysagère est cartographiée page 89 et une vue aérienne du projet est présentée page 90.

L'étude d'impact indique que le paysage est actuellement essentiellement agricole et que le site d'implantation s'inscrit dans un paysage de type péri-urbain marqué par la présence de zones d'activités et d'infrastructures routières (page 63). Elle considère (page 77) que « l'évolution attendue en matière d'impact paysager sera notable du fait de la construction d'un bâtiment logistique de plus de 13 mètres de haut mais sera limité par le contexte paysager actuel et les aménagements extérieurs prévus (arbres de hautes tiges, haies, arbustes, talus...) ».

L'aménagement paysager des espaces extérieurs repose notamment sur la végétalisation des bordures du site par la plantation de haies bocagères et de bandes boisées plus ou moins larges, composées d'essences à caractère local. Cependant, les surfaces végétalisées restent assez modestes et ne permettront pas de créer un réel masque végétal notamment par rapport aux voies de communication routières, ce que confirme la vue aérienne du projet.

L'autorité environnementale recommande de renforcer l'intégration paysagère du bâtiment par une plantation plus dense de végétation pouvant constituer un masque végétal.

II.4.3 Milieux naturels

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire. Le site Natura 2000 le plus proche (FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ») est situé à 5,7 km au nord-est.

On note la présence de 3 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 5km, deux de type I et une de type II. La ZNIEFF de type I la plus proche, n° 310013748 « bassins de Brebières et bois du Grand Marais » se situe sur la commune d'Arras à environ 1,8 km.

Le terrain d'implantation est traversé par un corridor écologique de type zone humide. L'étude

indique, page 15, qu'« au droit du projet, ce corridor se traduit par un fossé large et profond. Il s'agit d'un canal d'évacuation des eaux pluviales provenant des usines Renault ». Ce canal d'évacuation rejoint le cours du canal dérivatif de la Scarpe.

➤ Qualité de l'étude d'impact

Une étude d'impact environnementale a été réalisée ; elle repose sur une analyse de données bibliographiques (annexes pages 58-71) et la réalisation de 6 sessions d'inventaires diurnes et deux sessions d'inventaires nocturnes. Une cartographie localisant l'avifaune patrimoniale et de la faune protégée est présentée page 42.

La méthodologie des inventaires est présentée sous forme d'un tableau (page 18). Par contre, le nombre, la durée et la localisation des points d'écoute, l'effectif de chacune des espèces contactées et les horaires des prospections ne sont pas précisés. L'étude précise que les inventaires sont réalisés dans les conditions météorologiques favorables sans plus de précision.

Concernant la faune, les inventaires ne répondent pas tous aux périodes propices à la caractérisation du cycle de vie de chaque espèce et la pression d'inventaire est insuffisante pour les chiroptères et les batraciens (une seule journée d'inventaire ne permet pas rendre compte de leur cycle de vie).

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser le nombre, la durée et la localisation des points d'écoute, l'effectif par espèces contactées et les horaires des prospections ;*
- *de démontrer que les conditions météorologiques dans lesquelles ont été réalisées ces inventaires sont favorables à l'observation des espèces en précisant, notamment pour les chiroptères, la température, la vitesse du vent, l'absence ou non de précipitations ;*
- *compléter l'étude d'impact d'inventaires réalisés avec une pression suffisante permettant de couvrir l'ensemble des périodes favorables à l'identification des chiroptères et des batraciens ;*
- *d'analyser à l'échelle locale la fonctionnalité écologique du secteur de projet et de joindre une cartographie permettant de l'illustrer (zones d'alimentation, de nidification et de migration) et d'appréhender les enjeux associés.*

Les inventaires ont permis de mettre en évidence la présence de :

- 37 espèces d'oiseaux dont 20 espèces protégées, deux espèces patrimoniales au niveau national (Linotte mélodieuse et Pipit farlouse), trois espèces patrimoniales au niveau régional (Alouette des champs, Hirondelle rustique, Perdrix grise) ;
- deux espèces d'amphibiens ont été observées : Crapaud commun et Grenouille rousse, uniquement au niveau du fossé artificialisé ;
- une espèce de chiroptère, la Pipistrelle commune.

Les enjeux sont synthétisés page 44 de l'étude d'impact environnementale. Ils sont qualifiés de :

- faible pour la flore et les habitats ;
- faibles pour l'avifaune nicheuse ;
- faibles pour les amphibiens avec la présence du Crapaud commun, en l'absence d'habitat

- favorable à la reproduction, à l'estivage ou à l'hivernage ;
- faibles pour les mammifères.

L'étude conclut à l'absence d'impact sur les habitats et la flore, pour la faune à une absence d'impact et à un impact faible.

➤ Prise en compte des milieux naturels

Les aménagements prévus vont impacter la friche enherbée et la haie d'arbres de haut jet présentes sur le site ; or, ces milieux constituent des habitats pouvant abriter des espèces protégées, notamment des chiroptères (Pipistrelle commune) et des oiseaux.

L'étude indique que certaines espèces patrimoniales sont présentes en période de nidification et que « l'impact pendant la période des travaux concerne la destruction directe des habitats et des nichées d'oiseaux, notamment ceux qui occupent les zones arborées et les friches du site d'étude ». Elle ne précise pas clairement si ces habitats seront détruits.

Elle propose une mesure de réduction, le démarrage des travaux dans une période comprise entre la fin juillet et la fin mars. Cependant, cette période ne respecte pas la période de nidification des nicheurs précoces, il convient que les travaux se terminent au plus tard fin février.

L'autorité environnementale recommande :

- *de préciser si la friche enherbée et la haie d'arbres de haut jet seront détruites*
- *d'analyser les incidences de ces destructions sur les espèces fréquentant ces espaces, et notamment les chiroptères et les oiseaux nicheurs*
- *de prendre, le cas échéant des mesures d'évitement, à défaut de réduction et enfin de compensation des incidences résiduelles ;*
- *de réaliser les travaux sur la période d'août à fin février afin de respecter la période de nidification des nicheurs précoces.*

Concernant la flore, l'étude conclut que le projet engendrera la destruction d'une flore banale et que l'impact sera donc faible. Cependant, une espèce rare et patrimoniale, la Gesse de Nissole a été identifiée le long de la route longeant le site d'implantation et l'étude ne précise pas clairement l'évitement de cette espèce ni les mesures prises pour assurer son évitement.

L'autorité environnementale recommande de préciser clairement l'évitement de l'espèce rare et patrimoniale, la Gesse de Nissole et les dispositions prises pour assurer la protection de cette espèce.

Concernant les amphibiens, l'étude conclut à un impact non significatif au motif que les potentialités de réussite de reproduction et de développement des têtards au sein du fossé artificiel où ont été observées les deux espèces d'amphibiens sont très faibles (absence de végétation, présence de courant...) et que le projet ne prévoit pas la destruction du fossé.

Cependant, l'étude indique (page 34) que des habitats favorables à la réalisation des périodes de

cycle vital des amphibiens « sont cependant présents au nord et au nord-est (hors site d'étude) ». Or, l'étude n'analyse pas les incidences de l'implantation de la plateforme logistique sur les déplacements potentiels de ces amphibiens vers ces zones leur permettant de réaliser leur cycle biologique. En outre, l'absence d'une analyse de la fonctionnalité du site ne permet pas de lever ce doute.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser les incidences de l'implantation de la plateforme logistique sur les déplacements des amphibiens vers les habitats favorables à la réalisation de leur cycle biologique identifiés au nord et nord-est, en dehors du site d'étude ;*
- *de prendre, le cas échéant, les mesures adaptées pour assurer la protection de ces espèces.*

II.4.4 Évaluation des incidences Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

On recense 5 sites Natura 2000 dans un rayon de 20 km autour du projet :

- trois zones spéciales de conservation FR3100506 « bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux », FR3100507 « forêts de Raismes, Saint-Amand, Wallers et Marchiennes » et FR3100504 « plaine alluviale de la Scarpe et pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » ;
- deux zones de protection spéciale : FR3112002 « les Cinq Tailles » et FR3112005 « vallée de la Scarpe et de l'Escaut ».

➤ Qualité de l'étude d'incidence et prise en compte des sites Natura 2000

L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée page 47 de l'étude d'impact environnementale et de manière un peu plus détaillée page 108 de l'étude d'impact. Elle porte uniquement sur les trois sites Natura 2000 les plus proches (FR3100504, FR3100506 et FR3112002). Or, l'analyse doit être conduite sur tous les sites Natura 2000 sur lesquels le projet peut avoir une influence.

L'étude porte sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifiées la désignation des sites. Par contre, elle n'analyse pas les interactions possibles entre les milieux naturels du site d'implantation du projet et l'aire d'évaluation de ces espèces⁵.

L'analyse conclut que le projet n'aura aucune incidence sur le réseau Natura 2000 car aucune espèce et aucun habitat ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 n'ont été observés lors des inventaires de terrain.

Compte-tenu des insuffisances des inventaires, les impacts du projet sur les sites Natura 2000 sont susceptibles d'être sous évalués, d'autant que l'étude d'impact environnementale indique (page 49) qu'« une espèce d'intérêt communautaire potentiellement présente, le Triton crêté est susceptible d'être impacté » et qu'en l'état actuel des inventaires, l'absence de cette espèce n'est pas démontrée.

⁵ Aire d'évaluation d'une espèce : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent chasser, nicher ou s'y reproduire.

L'autorité environnementale recommande :

- *de conduire l'analyse des incidences Natura 2000 sur l'ensemble des sites présents dans un rayon de 20 km autour du site du projet sur lesquels le projet peut avoir une incidence ;*
- *d'analyser l'ensemble des interactions possibles entre les milieux naturels du terrain du projet et l'aire d'évaluation de chaque espèce ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 ;*
- *de réévaluer les impacts du projet sur ces sites, notamment sur les batraciens au regard de la présence potentielle du Triton crêté.*

II.4.5 Milieux aquatiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le site d'implantation n'est pas concerné par une zone à dominante humide identifiée au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie.

Comme énoncé précédemment, le terrain est traversé par un corridor écologique de type zone humide.

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

Le terrain du projet a fait l'objet d'une étude d'identification du caractère humide des sols reposant sur une analyse pédologique avec réalisation de 29 sondages sur une profondeur de 120 cm.

Le secteur d'étude est constitué de sols limoneux profonds ne présentant pas de traces d'oxydation à moins de 50 cm de profondeur, l'étude conclut que ces sols ne sont pas caractéristiques de zones humides.

Ce critère ne suffit pas à déterminer le caractère humide de ce secteur. En effet, conformément à l'arrêté du 28 juin 2008, en présence de végétation spontanée, une zone est considérée humide si elle présente l'un des deux critères, pédologique ou végétation. L'étude précise que l'étude écologique a mis en évidence l'absence d'habitats ou de flore caractéristiques de zones humides.

Cependant, les inventaires ont été réalisés à des dates (8, 22 avril et 5 juin 2015) ne répondant pas à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides (août-septembre).

L'autorité environnementale recommande :

- *de conforter cette étude par des inventaires complémentaires de la flore sur la période août-septembre afin de répondre à la période favorable à l'expression des espèces tardives représentatives des milieux humides ;*
- *si la présence de zone humide est confirmée, d'éviter toute artificialisation, à défaut de prendre des mesures de réduction, et le cas échéant, de compensation des incidences résiduelles.*

L'autorité environnementale rappelle qu'en cas de confirmation de la présence de zone humide, il conviendra d'évaluer la fonctionnalité de cette zone humide selon la méthode nationale d'évaluation des fonctionnalités des zones humides⁶.

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'étude d'impact, page 92, précise les modalités de leur traitement, notamment :

- la collecte et l'infiltration des eaux de toiture par l'intermédiaire de 2 bassins d'infiltration ;
- l'acheminement et la collecte des eaux pluviales des voiries, quais, trottoirs et espaces verts par un bassin de rétention, raccordé au bassin d'infiltration, après passage dans un séparateur à hydrocarbure ;
- la rétention des eaux en cas d'incendie pour éviter le risque de pollution.

Une étude hydrogéologique a été réalisée, concluant à un avis favorable de l'hydrogéologue au projet de gestion des eaux pluviales, subordonné au respect du protocole et des recommandations évoquées dans le rapport d'étude (étude d'impact page 95).

II.4.6 Risques technologiques

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les produits stockés sont des matériaux combustibles ou inflammables induisant un risque d'incendie susceptible de générer des fumées.

D'autres produits, liés aux équipements, à l'entretien ou aux moyens de secours présentent des risques :

- des hydrocarbures inflammables (gas-oil du local Sprinkler stocké en cuve) ;
- des liquides, toxiques inflammables, pour les produits d'entretien et de maintenance.

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

L'étude de dangers identifie les potentiels de dangers liés aux produits ou substances stockés page 14. Le principal danger identifié et étudié est l'incendie avec des effets thermiques et des effets liés aux fumées qui se dégagent.

En cas d'incendie d'une cellule en pignon, un flux thermique maximal de 3kW/m² sortirait des limites du site à l'ouest et toucherait la voie de desserte de la zone d'activités. Le niveau de gravité est jugé modéré.

L'effet domino d'un incendie d'une cellule qui gagne la cellule voisine est possible si la cellule est remplie de palettes 1510 (dans les autres cas les murs coupe-feu 2 heures permettent d'éviter ce phénomène). Ce risque est jugé peu probable et les effets thermiques restent dans les limites du site.

Concernant les fumées d'incendie, l'étude a été réalisée sur une hypothèse de stockage d'un

6– Méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides, publiée en juillet 2016 et mise au point par l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), aujourd'hui agence française pour la biodiversité et le muséum national d'histoire naturelle

mélange de différentes matières dans une cellule (page 57 de l'étude de dangers). Sur la base de cette hypothèse, il est conclu qu'il n'y aura pas d'effet toxique à hauteur d'homme ni d'effet sur la perte de visibilité au sol. Une hypothèse majorante prenant en compte un stockage des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumées n'est pas étudiée.

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

Si les effets domino de propagation de l'incendie au sein du projet et en limite de site sont étudiés, le scénario de deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'activités, ou les effets de l'incendie de bâtiments voisins sur ce nouvel entrepôt, n'ont pas été étudiés dans le cadre des effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :

- *par une justification de l'hypothèse prise dans le mélange de produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ;*
- *par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé ;*
- *par l'étude des effets cumulés en prenant en compte les risques d'incendies des bâtiments voisins ;*
- *par un scénario avec deux incendies simultanés.*

II.4.7 Nuisances sonores

- Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

L'étude d'impact indique (page 79) que la première habitation est localisée à environ 250 mètres au sud-est du secteur de projet ; des bâtiments agricoles et des habitations sont situés à l'est à environ 700 mètres.

Les principales sources de nuisances sonores générées par la plateforme seront (étude d'impact page 101) :

- le trafic de véhicules (véhicules légers et poids lourds), la circulation des camions sur le site ainsi que les opérations de chargement et de déchargement ;
- les équipements techniques destinés au système de chauffage (chaufferie gaz) et à la sécurité des locaux techniques.

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances

Une étude acoustique a été réalisée. Elle s'appuie sur :

- une campagne de mesures de caractérisation de l'état sonore initial réalisée du 27 au 28 juin 2019 sur une durée de 24 heures afin de caractériser les niveaux sonores existant sur le site et ses alentours avant implantation de la nouvelle plateforme ;
- une modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel.

Les mesures ont été réalisées en 8 points d'écoute, 3 points en zone à émergence⁷ réglementée (ZER 1 à 3) et 5 points (LP1 à 5) en limite de propriété future du site. L'étude conclut à l'absence de dépassement des seuils réglementaires, de journée comme de nuit, que ce soit en limite de propriété ou au niveau des zones d'émergence réglementées, incluant les habitations proches.

L'étude d'impact acoustique, page 34, conseille la réalisation de mesures de contrôle après implantation du projet. Cependant, l'étude d'impact ne fait pas référence à la mise en place de mesures de contrôle.

L'autorité environnementale recommande de réaliser des mesures de contrôle après implantation du projet et, en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques, de mettre en place de mesures de réduction du bruit.

Par ailleurs, l'étude acoustique ne prend pas en compte les nuisances sonores engendrées par les bâtiments C2, C3 et C4 de la société Goodman devant être construits à proximité.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique d'une analyse des impacts cumulés avec les bâtiments C2, C3 et C4 de la société Goodman projetés dans la zone d'activités.

II.4.8 Énergie, climat et qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier notamment

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais.

Le site du projet est desservi par les routes départementales 425 et 650 permettant de rejoindre l'autoroute A1, à 5 km. L'autoroute A1 est particulièrement chargée, notamment aux heures de pointe. C'est un axe extrêmement sensible à toute variation de trafic qui fait l'objet de différentes mesures pour améliorer la circulation.

La desserte en transports en commun à proximité du site est limitée. Seule une ligne régulière de bus dessert la zone, la ligne 17, dont un arrêt est situé à l'usine Renault. Une voie ferrée est située à environ 1,3 km au sud de l'installation. On note également la présence d'une desserte ferrée dédiée à l'usine Renault, ainsi que le passage d'une voie TGV longeant l'autoroute A1 ; la gare la plus proche est celle de Corbehem située à 1,2 km au sud.

Le site est desservi par une voie cyclable non mentionnée dans le diagnostic.

⁷ Émergence : modification temporelle du niveau ambiant induite par l'apparition ou la disparition d'un bruit particulier ; Différence entre le niveau de bruit ambiant (établissement en fonctionnement) et le niveau de bruit résiduel (en l'absence du bruit généré par l'établissement, mais mesuré sur la période de fonctionnement de l'établissement).

- Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des déplacements, de la qualité de l'air et du climat

Mobilité et trafic routier

Les impacts du projet sur le trafic routier sont étudiés page 80 de l'étude d'impact.

Elle estime le nombre de véhicules à 300 poids-lourds et 520 véhicules légers par jour. L'impact du trafic généré par le projet sur les principales voies proches est analysé page 84. L'étude conclut à un impact faible : il est estimé que le projet générera une augmentation de +0,9 % du trafic total sur la route départementale 621 et +0,7 % sur la route départementale 650. Une augmentation de +3,1 % du trafic poids lourds sur la route départementale 621 est attendue (+0,2 % vers l'est et +8,2 % vers l'ouest).

L'impact cumulé avec les autres projets de la zone sur le trafic est analysé page 126. Il est estimé une augmentation de :

- respectivement +4 % et +2 % sur la route départementale 621 nord et sud ;
- respectivement +3 % et +4 % sur la route départementale 650 est et ouest ;
- +4 % sur l'autoroute A1 et +2 % sur l'autoroute A21.

L'étude propose des mesures de réduction ou compensatoires, page 165 de l'étude d'impact, parmi lesquelles :

- dans le cadre de la conduite de l'exploitation, l'étalement du trafic sur 24 heures et la mise en place de roulements d'équipes ;
- la mise en place d'un plan de déplacement d'entreprise actant les principes suivants : la promotion du vélo (mise en place d'un stationnement privilégié⁸ et douches) et l'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons (mise en place d'entrées plus directes) ;
- l'étude de la mise en place d'un plan de déplacement interentreprises, en concertation avec les établissements à proximité, dont l'usine Renault et les futurs établissements de la zone d'activités ;
- l'encouragement à l'utilisation des transports publics : adaptation en partenariat avec les opérateurs de transport de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences, participation financière aux abonnements, création d'une navette d'entreprises pour quelques destinations très fréquentées ;
- la mise en place d'un service d'autopartage ;
- l'incitation au covoiturage (développement d'un service de mise en relation, instauration de places réservées aux « covoitureurs », création d'un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur).

Les mesures proposées sont issues de réflexions en cours mais aucun élément de l'étude d'impact ne permet de confirmer que ces mesures seront réellement engagées (partenariat avec les établissements à proximité, dont l'usine Renault et les futurs établissements de la zone, avec les opérateurs de transport...).

8 Le plan masse (annexe 1.7a) prévoit un abri 2 roues qui étonnamment n'est pas juste à côté des bureaux.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avec des précisions sur les mesures effectivement retenues et des engagements permettant d'assurer la mise en place des mesures de réduction et de compensation du trafic induit par le projet de plateforme logistique.

L'accessibilité du site par des modes de transports alternatifs à la voiture a été étudiée ; à titre d'exemples : proposition de mise en place d'un arrêt de transport en commun à proximité du site au nord-est (étude d'impact page 167), projet de prolongement de la ligne 17 permettant de réduire la liaison à la gare, réflexion sur la réalisation d'un parking relais aux portes de Douai et de navettes en cours, etc.

Cependant, il serait intéressant de disposer des itinéraires dédiés aux déplacements doux (aménagements cyclables et piétonniers, continuité) depuis le site et notamment depuis/vers une gare ou les zones d'habitat à moins de 10 km ; or, le rapport ne fait pas mention de la présence de ces voies dans la présentation de la desserte du site. Les places réservées au covoiturage ne sont pas matérialisées sur le plan masse.

L'autorité environnementale recommande de présenter et d'analyser les mesures envisagées pour faciliter le recours aux cheminements doux.

Concernant le trafic poids lourds, l'étude indique que « le report multi-modal (route/fer ou route/voie d'eau) ne semble pas opportun dans le cadre de la future activité, qui demande des délais de livraison optimisés, incompatibles avec ces reports. Toutefois, sous réserve de données plus précises des origines et destinations futurs des flux, une étude de faisabilité technico-économique pourra être menée par le futur locataire, si cela s'avère judicieux, afin de juger de la faisabilité du transport multimodal (fer/route notamment) ».

Aucune solution alternative au transport routier n'a été étudiée ; il est regrettable que le recours aux infrastructures fluviales et ferroviaires adaptées au transport des marchandises n'ait pas été envisagé pour limiter l'impact du projet sur le trafic routier. Une analyse approfondie du report multi-modal est à conduire, le site étant à proximité du canal de la Scarpe et à 1,3km d'une voie ferrée.

L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions favorisant l'utilisation du transport de marchandises par voie fluviale et ferroviaire disponibles à proximité du site.

Qualité de l'air

L'étude d'impact présente, page 49, un bilan de la qualité de l'air sur le territoire de la communauté d'agglomération du Douaisis réalisé par ATMO⁹ Hauts-de-France en 2017, s'appuyant sur les données de la seule station de mesure de ce territoire, la station Douai-Theuriet située à environ 2,7 km du nord-est du projet, en milieu urbain.

Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont analysées page 98.

L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation sont liées :

- au système de chauffage au gaz de l'installation ;

⁹ ATMO : association agréée de surveillance de la qualité de l'air

- au système de climatisation dans les bureaux et le local gardien ;
- au trafic routier généré par l'activité.

Une estimation des émissions de polluants liés au trafic a été réalisée (page 99) sur la base des hypothèses suivantes : une estimation du trafic et des ratios d'émission liées au transport. Il apparaît que l'ensemble du trafic généré par l'installation conduira à une augmentation au plus de +0,2 % pour les oxydes d'azote NO_x (émissions de polluants NO_x de 122 719kg/an, émissions régionales de 62 000 000 kg/an). L'étude d'impact conclut à un impact négligeable (page 100).

Pour le cumul des émissions de polluants atmosphériques (page 130), les émissions des entrepôts C2, C3, C4 entraînent une augmentation de +0,39 % des émissions régionales pour les oxydes d'azote. La conclusion de l'étude est la même, c'est-à-dire que l'évolution est très faible.

Cependant le ratio est calculé au regard des émissions de la région ; on ne peut donc pas affirmer que les augmentations de +0,2 % ou +0,39 % des émissions régionales sont négligeables, d'autant plus que l'objectif est une réduction des émissions.

Il aurait été intéressant de comparer les émissions du projet à celles de la communauté d'agglomération du Douaisis et d'intégrer des mesures pour limiter les impacts, notamment sur la santé.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une comparaison des émissions du site cumulées à celles des bâtiments C2, C3 et C4, aux émissions de la communauté d'agglomération du Douaisis et de prévoir des mesures pour ne pas augmenter les émissions de polluants atmosphériques.

Les incidences du projet sur le climat sont analysées pages 100 et 130 en cumul des 4 entrepôts. Les émissions représenteront environ 53 500 TeqCO₂, soit une augmentation des émissions régionales de gaz à effet de serre de +0,13 % et l'étude conclut à un impact cumulé négligeable.

Cette affirmation n'est pas acceptable dans un objectif partagé de forte diminution des émissions de gaz à effet de serre et de neutralité carbone.

L'impact du système de climatisation sur les émissions de gaz à effet de serre n'est pas estimé.

L'autorité environnementale recommande :

- *de compléter l'étude d'impact d'une estimation de l'impact du système de climatisation sur les gaz à effet de serre ;*
- *de définir des mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de compenser les émissions résiduelles par des actions permettant de stocker le carbone.*