



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la Mission régionale
d'autorité environnementale
Hauts-de-France
sur le projet de construction d'une messagerie logistique
dit « Prologis LXXIX »,
situé sur le Parc des industries Artois-Flandres à Douvrin (62)**

n°MRAe 2017-002193

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAe a été saisie pour avis par le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'Artois sur le projet de construction d'une « messagerie logistique¹ » situé dans le Parc des industries Artois-Flandres à Douvrin dans le département du Pas-de-Calais (62). Le dossier a été reçu complet le 14 novembre 2017. Cette saisine étant conforme à l'article R.122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 2 mois.

En application de l'article R.122-7 III du même code, ont été consultés par courriels du 1^{er} décembre 2017 :

- le préfet du département du Pas-de-Calais ;*
- et l'Agence Régionale de Santé.*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 9 janvier 2018, Étienne Lefebvre, membre permanent de la MRAe rend, après consultation des membres, 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.

1 Le principe de la messagerie logistique est pour assurer la livraison de colis d'un poids en principe inférieur à 3 tonnes de s'appuyer sur un réseau de plates-formes reliées entre-elles par des lignes empruntées par des camions.

Avis

Le projet de construction d'une messagerie logistique, intitulé « PROLOGIS LXXIX », à Douvrin est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 (Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² 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.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. Le présent avis porte sur la version de septembre 2017 de l'étude d'impact, figurant dans le dossier de demande de permis de construire.

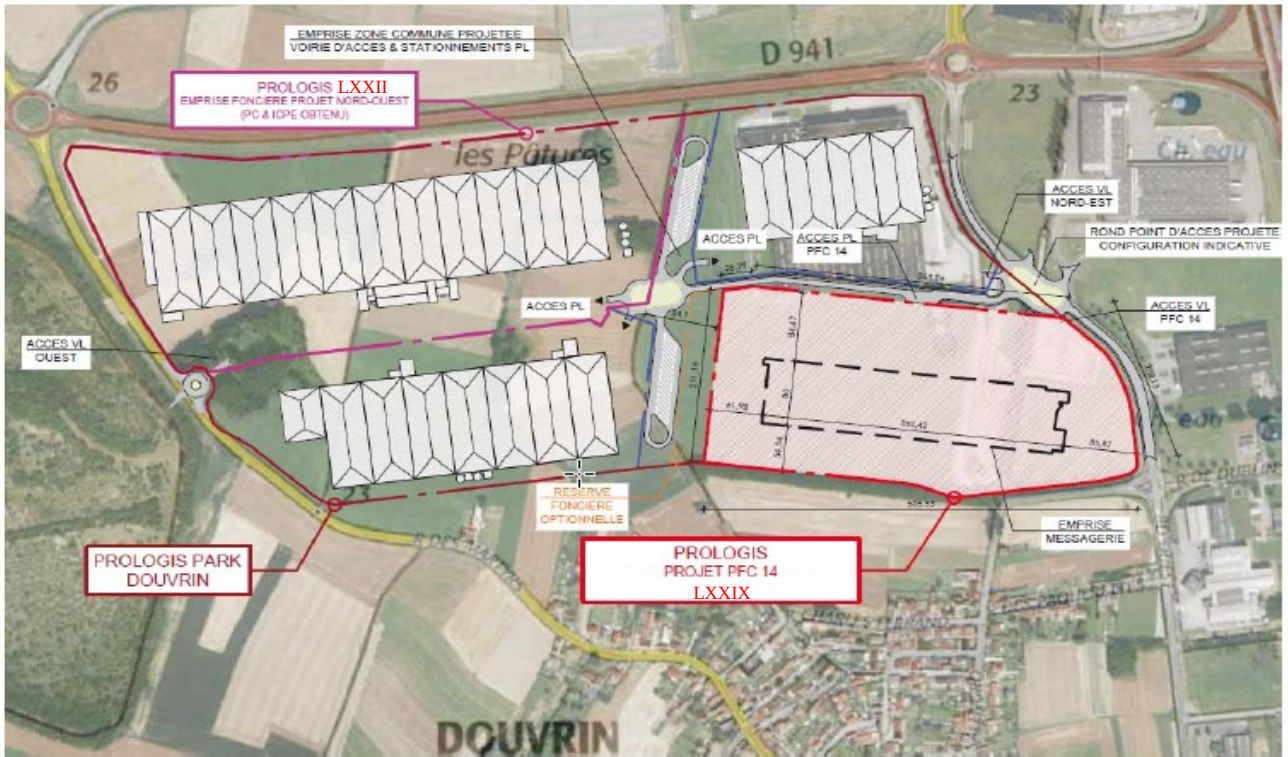
I. Présentation du projet

Le projet, porté par PROLOGIS, promoteur d'immobilier dédié à la logistique, consiste en la création d'une messagerie logistique. Il s'implante au sein de la zone d'aménagement concertée (ZAC) du « Parc des industries Artois Flandres », administrativement créée avant l'entrée en vigueur des procédures d'autorité environnementale, sur un terrain agricole et naturel d'une superficie de 11,1 hectares au Nord de la commune de Douvrin. Ce projet, cumulé avec le projet d'entrepôt « PROLOGIS LXXII » ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 31 juillet 2014 mais non concrétisé à ce jour, pourrait comme indiqué dans l'étude d'impact préfigurer une zone logistique intitulée « PROLOGIS Parc de Douvrin » regroupant potentiellement quatre entrepôts.

Le bâtiment de cette messagerie logistique, dont l'activité principale concerne la réception et l'envoi de colis, occupera une surface de plancher d'environ 28 500 m². Ses dimensions – 363,5 m (L)x73 m(l)x15,5 m(h) – ainsi que la surface du site d'implantation, permettront d'intégrer environ 150 quais, d'accueillir 200 poids-lourds par jour et d'offrir une capacité de stationnement pour véhicules légers de 150 places (emplacements pour véhicules électriques et personnes à mobilité réduite incluses). Enfin, l'aménagement comprendra des locaux pour chauffeurs, nettoyage et maintenance, une aire de distribution de carburant et une aire de lavage.

L'accessibilité au site est réalisée par le Boulevard Ouest, relié à la route départementale RD 941, elle-même reliée à la route nationale RN 47 permettant un accès aux autres axes routiers structurants du Nord de la France.





Chapitre A : Présentation du demandeur et du projet

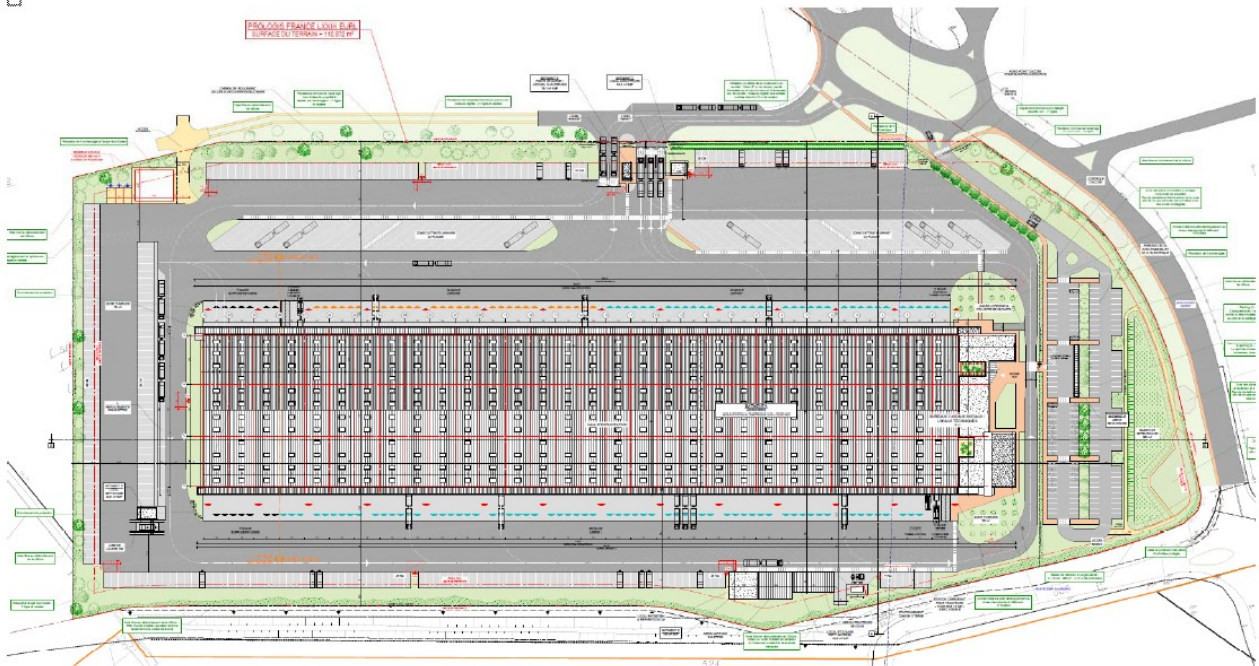


Figure 4 : Extrait du plan de masse du projet de messagerie (sans échelle)

Source : étude d'impact septembre 2017

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques techniques de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Cependant le résumé non technique fait défaut, ainsi qu'une synthèse des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts sur l'environnement et la santé.

Les effets cumulés par rapport au projet connu sont esquissés.

Après lecture du dossier et au regard de la nature et de l'ampleur du projet, il apparaît que les principaux enjeux concernent, l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, ainsi que les déplacements.

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact

- *d'une analyse des effets cumulés*
- *d'un résumé non-technique ;*
- *en détaillant les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts sur l'environnement et la santé.*

II.1 Artificialisation et imperméabilisation des sols

Au regard du plan de masse prévisionnel du secteur « PROLOGIS Parc de Douvrin » et de la répartition des surfaces dédiées au projet de construction d'une messagerie logistique, il apparaît que ce projet correspond à une optimisation de l'utilisation des 11 hectares de la parcelle par un positionnement central du bâtiment principal d'exploitation et par une répartition des stationnements des poids lourds et caisses mobiles. L'ensemble constitue une surface imperméabilisée conséquente de 9,7 hectares.

Pour réduire les conséquences de cette imperméabilisation, le projet prévoit des ouvrages hydrauliques, notamment un bassin étanche de tamponnement et de rétention, équipé d'un séparateur hydrocarbure, à l'Est du projet avec évacuation des eaux pluviales vers le réseau d'assainissement. Cette disposition permet d'éviter une pollution directe du captage d'eau potable attenant au site. Toutefois, le dossier ne met pas en exergue le risque de saturation de la station d'épuration avec les eaux pluviales, ni les effets du détournement de ces eaux qui auraient pu recharger la nappe par infiltration, ni les mesures permettant un évitement du périmètre de protection rapproché du captage présent. Cependant, les 3 hectares de toiture-terrasse sont une solution pour le tamponnement d'eaux pluviales non polluées, les eaux de ruissellement pouvant être redirigées vers l'Ouest, puis infiltrées le cas échéant (après vérification de la faisabilité par essais de perméabilité).

Le diagnostic faune-flore conclut à la présence d'espèces protégées, notamment l'Ophrys abeille. Il est prévu que cette espèce ne soit pas directement impactée par le projet. Pour autant, la méthodologie de diagnostic (reconnaitances de terrain) reste à préciser pour statuer sur la présence exhaustive d'autres espèces protégées ou patrimoniales. L'Ophrys abeille étant localisée dans l'enceinte du périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable, l'évitement de ce secteur aurait pour effet supplémentaire de préserver d'autres habitats naturels éventuels.

L'autorité environnementale recommande :

- de préciser les méthodes d'inventaires des espèces et habitats naturels,
- d'en tirer parti pour localiser l'urbanisation en dehors des habitats identifiés,
- et de gérer les eaux pluviales à la parcelle dans un objectif de rechargement de la nappe par des eaux non polluées et d'un moindre rejet au réseau d'assainissement.

II.2 Déplacements

Le projet, du fait de sa localisation, n'est pas desservi par une offre de transports alternatifs de marchandise (voies ferrées ou fluviales). Cumulé avec l'entrepôt LXXII, il devrait générer un trafic de 450 poids lourds par jour (soit 900 mouvements journaliers).

Ce trafic transitant par les réseaux routiers structurants à partir de la RN 47, les nuisances localisées sur la population riveraine, notamment les habitants de Douvrin au Sud, seront moindres.

Toutefois, pour atténuer les émissions de gaz à effets de serre et de polluants dans l'air, le porteur du projet n'indique pas s'il compte exploiter la réduction des distances parcourues induite par la proximité des entreprises du Parc des industries Artois-Flandres qui pourront utiliser les entrepôts, ni s'il compte inscrire dans le cahier des charges de location ou de cession du site, l'usage de véhicules propres, par exemple par l'intermédiaire de contrat avec des entreprises de transport signataires d'une « charte de CO₂ ».

Le trafic de véhicules légers (VL), principalement généré par les employés, est de 1 260 passages par jour, en cumulé pour les deux entrepôts. La taille du Parc des industries Artois-Flandres, voire du sous-secteur « PROLOGIS Parc de Douvrin », justifie la mise en place d'un plan de déplacement inter-entreprises favorisant le co-voiturage et/ou pouvant éventuellement reposer sur une adaptation du niveau de service de la navette bus publique du réseau TADAO au regard des horaires de prise de poste des salariés des sociétés.

L'autorité environnementale note que le parc de stationnement VL, actuellement implanté dans le périmètre de protection rapproché, est excentré au regard de l'implantation des quatre bâtiments potentiels du parc PROLOGIS. La distance à parcourir selon une ligne Est-Ouest est d'environ un kilomètre. Ce parc pourrait être utilement mutualisé après optimisation de sa localisation et, in fine, après mise en œuvre du plan de déplacement suscité, permettre de réduire l'artificialisation et l'imperméabilisation d'environ un hectare de terres agricoles et naturelles. Enfin, l'évaluation des nuisances engendrées par le trafic routier aurait dû intégrer a minima les estimations du trafic généré par le projet "LXXII".

L'autorité environnementale recommande au porteur du projet d'étudier les possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre, notamment :

- *en démontrant la possibilité pour les entreprises locales d'utiliser les entrepôts créés ;*
- *en ayant recours préférentiellement aux entreprises de transport signataires d'une « charte de CO₂ »*
- *en inscrivant le plan de mobilité de l'entreprise exploitante de l'entrepôt, prévu dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte 17 août 2015, dans une démarche de plan de déplacement inter-entreprises à l'échelle a minima des quatre entrepôts projetés dans ce secteur de la zone d'activités ;*
- *en concevant le projet pour réduire l'autosolisme² : réduire et mutualiser l'offre de*

2 Fait de circuler seul dans une automobile.

stationnement et adapter la desserte en navettes-bus privées ou publiques.

Les réponses aux recommandations du présent avis ont vocation à compléter dans l'étude d'impact, les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts du projet sur l'environnement et la santé.