



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 d'un bâtiment logistique  
par la société Baytree Logistic  
sur la commune d'EVIN-MALMAISON (62)**

n°MRAe 2018-2547

## 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 18 juillet 2018 à Amiens. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis portant sur le projet de création d'un bâtiment logistique porté par la société Baytree Logistic sur la commune d'Evin-Malmaison dans le département du Pas-de-Calais.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Patricia Corrèze-Lénée, Valérie Morel, 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 même code, l'Agence Régionale de Santé Hauts-de-France a été consultée par courrier du 31 mai 2018.*

*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 Baytree Logistic consiste en la création d'un bâtiment d'activités logistiques de 72 875 m<sup>2</sup> et 4 231 m<sup>2</sup> de bureaux et locaux administratifs sur une parcelle de 20,7 hectares dans la friche Renard sur la commune d'Evin-Malmaison dans le département du Pas-de-Calais.

Le projet s'implante sur une friche présentant des enjeux environnementaux relatifs à la présence de zones humides et d'espèces protégées identifiées par le pétitionnaire lors de sondages de reconnaissance de sols et de prospections de la faune et de la flore, ainsi que des sites et sols pollués.

L'étude d'impact, version d'avril 2018, est incomplète et peu fournie sur certains thèmes. Elle ne présente pas d'évaluation d'incidence sur Natura 2000. L'étude de pollution des sols n'est pas présentée. L'étude des enjeux de biodiversité n'est pas assez développée, car elle n'intègre pas un cycle complet de la faune, les continuités écologiques ni des cartes de localisation des espèces. La modélisation acoustique ne prend pas en compte certaines habitations.

L'étude prévoit de préserver la zone humide et quelques boisements au sud du projet. Mais l'étude, peu développée, ne permet pas de conclure à l'absence d'enjeux ailleurs.

Le projet prévoit d'artificialiser 20,7 hectares et renforcera l'imperméabilisation de sols sur une surface non négligeable, sans que les impacts ne soient suffisamment étudiés ni réduits. L'autorité environnementale recommande, pour compenser les impacts difficilement réversibles de l'artificialisation et notamment l'imperméabilisation, d'étudier et de mettre en œuvre si possible des mesures telles que des solutions moins consommatrices d'espace, la végétalisation des toitures et parking, l'utilisation des toitures pour la production d'énergie renouvelable.

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 Baytree Logistic

La société Baytree Logistic a déposé un dossier de permis de construire au près de la mairie d'Evin-Malmaison concernant la construction d'un entrepôt logistique non alimentaire. Le projet constitue une installation classée pour la protection de l'environnement SEVESO seuil bas soumise à autorisation, et relève du régime d'autorisation pour le stockage de matières combustibles classables sous les rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature des installations classées. Un dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé en parallèle auprès de la préfecture ; il est en cours d'instruction.

Le projet consiste en la construction d'un entrepôt logistique comprenant 6 cellules de stockage de 12 000 m<sup>2</sup> chacune. Le bâtiment aura une surface de 72 875 m<sup>2</sup> (soit près de 7,3 hectares) pour une hauteur de 13,7 mètres. La surface des bureaux et locaux sociaux représentera 4 231 m<sup>2</sup> répartis sur deux étages. Ils seront attenants à l'entrepôt.

Les produits stockés pourront être des matières combustibles diverses, du bois, du papier, du carton, du plastique ainsi que des marchandises manufacturées et des produits de grande consommation (dont des produits dangereux en petits contenants destinés à la grande distribution).

Le site occupera une surface de 20,7 hectares sur une friche herbacée dans la zone du Renard sur la commune d'Evin-Malmaison. Il se situe à proximité du site SYMEVAD entre le canal de la Deûle et la route départementale RD 160 E.

*Carte de localisation du projet (en rouge, source : étude impact)*



AVIS DÉLIBÉRÉ N° 2018-2547 adopté lors de la séance du 18 juillet 2018  
par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Hauts-de-France

*Vue aérienne (source : étude impact notice descriptive)*



**VUE AERIENNE DEPUIS LA DEÛLE**

## **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, à l'eau, aux milieux naturels, aux risques naturels, aux sites pollués et à la mobilité 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 du code de l'environnement. L'étude de dangers est jointe au dossier.

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

Le projet est concerné par le plan local d'urbanisme (PLU) d'Evin-Malmaison, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Lens-Liévin-Hénin-Carvin, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Artois-Picardie 2016-2021, le règlement du projet d'intérêt général (PIG) METALEUROP Nord, le plan de déplacement urbain (PDU) « Artois – Gohelle » 2015-2025.

L'emprise du projet est située dans la zone à urbaniser 1 AUe, ainsi que dans la zone N (naturelle) et sur des espaces boisés classés du PLU. La zone 1 AUe contient des sous-secteurs 1 AUe pb 500 et 1 AUe pb 1000 relatifs aux prescriptions liées à la pollution historique au plomb et au cadmium de l'usine Métaleurop nord. Les constructions à usage d'activité y sont autorisées dans la mesure où toutes les prescriptions techniques sont prises pour garantir la sécurité et l'absence de nuisance pour le voisinage. Le dossier présente les différentes zones du PLU mais n'indique finalement pas comment ce projet est compatible avec ce dernier. En effet, la construction d'un bassin de tamponnement des eaux pluviales est prévue au sein d'un boisement identifié dans le zonage du PLU comme espace boisé classé, ce qui n'est pas compatible avec la protection des boisements. Elle nécessitera le déclassement de cet espace boisé ainsi que l'autorisation de pouvoir le défricher.

*L'autorité environnementale recommande de mieux justifier l'articulation du projet avec le plan local d'urbanisme.*

Le SCoT Lens-Liévin-Carvin encourage la reconquête des friches industrielles pour le développement des activités économiques. Le projet d'entrepôt dans la fiche industrielle du Renard est cohérent.

La compatibilité du projet avec le SDAGE 2016-2021 est démontrée notamment au travers de la description des mesures envisagées pour maîtriser les débits des eaux pluviales rejetées au milieu naturel ainsi que le maintien de la zone humide identifiée sur la parcelle.

Le projet est situé dans la zone Z1 du PIG Metaleurope qui autorise sous condition la construction d'établissements industriels dont l'activité ne concerne pas la production, la transformation ou le stockage de denrées alimentaires. L'étude indique que ces activités sont autorisées mais ne précise pas dans cette partie comment seront gérées les terres potentiellement polluées.

*L'autorité environnementale recommande de mieux expliquer comment le projet satisfait aux conditions imposées par le règlement du projet d'intérêt général (PIG) METALEUROPE Nord dans la zone Z 1.*

Le développement du transport fluvial encouragé dans le PDU reste limité avec les enjeux de zone humide et de sites pollués afférant à la zone du projet.

En ce qui concerne le cumul d'impact du projet avec les autres projets connus, le dossier conclut sommairement que les effets cumulés avec le projet sont nuls, sans le démontrer. Or, parmi les projets listés, d'autres installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ont fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale sur la commune d'Evin-Malmaison, avec des impacts cumulés de consommation foncière et de trafic induit, par exemple, qu'il conviendrait d'étudier.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse sur les effets cumulés avec les autres projets connus, en la détaillant concernant notamment la consommation foncière et le trafic routier.*

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

L'étude d'impact ne présente pas les différentes variantes possibles de ce projet en termes d'emplacement. Cependant, elle mentionne (page 120) que l'emprise du projet a été modifiée pour éviter la zone humide identifiée au sud du site.

Elle justifie le choix d'implantation du projet comme répondant favorablement à des critères d'exploitation et de logistique :

- la grande superficie de la plateforme (70 000 m<sup>2</sup>) favorable au marché national ;
- la localisation, proche du corridor logistique stratégique (Dorsale) qui relie Lille, Paris, Lyon et Marseille ;
- l'accessibilité du site par les autoroutes A1 et A21 ;
- la proximité de la plateforme multimodale DELTA3 à Dourges ;
- la présence d'un bassin de main-d'œuvre bien développée et qualifiée sur la commune.

Le dossier relève des enjeux forts en termes de biodiversité (présence d'espèces protégées) sans présenter de solution alternative pour la réalisation du projet, eu égard aux impacts sur l'environnement.

*Compte tenu des enjeux en termes de biodiversité (espèces protégées notamment), l'autorité environnementale recommande de compléter le dossier en analysant des solutions alternatives sur le site, en termes d'emplacement, d'aménagement ou de surface retenue pour le projet, afin de minimiser les impacts sur la biodiversité.*

### **II.4 Résumé non technique**

Le résumé non technique ne reprend pas les enjeux identifiés dans l'étude d'impact. Il est peu illustré.

*L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé technique avec le rappel des enjeux identifiés et de mieux l'illustrer avec des documents iconographiques.*

### **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 et artificialisation des sols**

Le projet s'implante sur une friche industrielle de 20,7 hectares dans une zone destinée à une urbanisation future pour des activités économiques et déborde légèrement dans une zone naturelle et sur des espaces boisés classés, identifiés au plan local d'urbanisme de la commune d'Evin-Malmaison.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier les possibilités d'évitement de la zone naturelle et de l'espace boisé classé, identifiés au plan local d'urbanisme de la commune d'Evin-Malmaison.*

Le dossier prévoit une zone de parking à l'est du bâtiment projeté. Le dossier ne précise pas le nombre de places projetées et les critères de dimensionnement de l'offre de stationnement.

*L'autorité environnementale recommande de démontrer que le dimensionnement de l'offre de stationnement a été réalisé afin d'optimiser l'emprise au sol du projet et de réduire l'imperméabilisation.*

L'artificialisation des sols et notamment leur imperméabilisation sur une surface importante (au moins 7,7 hectares sans compter les stationnements et voiries sur une emprise de 20,7 hectares) difficilement réversible, génère des impacts environnementaux avec notamment un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements, et une contribution au changement climatique.

*L'autorité environnementale recommande d'étudier des solutions moins consommatrices d'espace et moins imperméabilisantes, et d'analyser entre autre la possibilité de végétaliser les toitures.*

## **II.5.2 Ressource en eau et milieux aquatiques**

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

Le projet est localisé sur des sols pollués et en zone à dominante humide du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie (étude d'impact page 60).

Par ailleurs, le projet conduira à l'imperméabilisation d'au moins 7,7 hectares supplémentaires, ce qui induit des enjeux liés à la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement.

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

En ce qui concerne les zones humides, une délimitation des zones humides a été réalisée sur la base d'un inventaire de la flore et de sondages pédologiques. Cette étude a permis d'identifier une zone humide représentant une surface de 5,58 hectares dans le périmètre du projet. L'étude indique que le projet a été adapté afin d'éviter ce secteur et de préserver la zone humide. Cependant, les impacts indirects du projet sur cette zone humide ne sont pas étudiés.

De plus, une partie du terrain couvert d'une végétation caractéristique de zones humides (saulaie) n'a pas été retenue au motif que les sondages n'ont pas permis de caractériser l'humidité du sol, à cause d'un « refus de tarière » à 10 centimètres de profondeur, auquel il aurait pu être remédié.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des impacts sur la zone humide et de proposer le cas échéant des mesures complémentaires dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser ».*

En ce qui concerne les eaux usées sanitaires, elles seront traitées par une micro-station d'épuration puis dirigées vers le réseau d'eaux pluviales dont le l'exutoire est le canal de la Deûle. Elle doit répondre aux objectifs de non dégradation du milieu récepteur.

En ce qui concerne les eaux pluviales, l'infiltration totale à la parcelle n'a pas été retenue, compte tenu des spécificités du site (sols pollués).

Un bassin de tamponnement des eaux issues du projet sera créé afin de rejeter les eaux pluviales de ruissellement à débit régulé de 6 litres/seconde/hectare dans le canal de la Deûle qui longe le sud du site.

Le dossier précise les hypothèses retenues pour le dimensionnement de ces bassins. Or, il s'avère que ce dimensionnement est insuffisant, car il doit pouvoir recevoir les eaux pluviales ainsi que les eaux d'extinction d'incendie en cas de sinistre.

Par ailleurs, le bassin de tamponnement est situé dans la une zone naturelle du PLU où les boisements sont protégés. Le choix d'implantation du bassin n'est donc pas approprié, l'évitement de ces espaces boisés classés est à privilégier.

*L'autorité environnementale recommande de revoir le dimensionnement du bassin de tamponnement et son implantation pour éviter la destruction d'espaces boisés classés.*

Sur l'aspect qualitatif, les eaux pluviales de voiries subiront, avant rejet dans les bassins de tamponnement non étanches, un traitement classiquement opéré sur ce type de projet, à savoir un tamponnement préalable en bassin étanche suivi d'un traitement par séparateur à hydrocarbures. Toutefois, le devenir des boues de curage ni les contrôles de la qualité des eaux rejetées ne sont précisés.

*L'autorité environnementale recommande de préciser les modalités de traitement des boues de curage et de contrôle de la qualité des eaux rejetées.*

### **II.5.3 Milieux naturels**

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

L'emprise du projet est situé en limite immédiate de la zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) de type 1 n°310030083 « Terrils 109 et 113 » d'Evin-Malmaison. Elle est traversée par des continuités écologiques de biotope terrils et forêt.

Le terrain du projet est une parcelle en friche avec des boisements et une zone humide au sud.

### ➤ **Qualité de l'évaluation environnementale**

L'étude n'étudie pas suffisamment les continuités écologiques présentes sur la zone du projet. Il convient de préciser leurs fonctionnalités et les impacts qui en découlent.

*L'autorité environnementale recommande de présenter les continuités écologiques à l'échelle de la parcelle et de préciser les impacts et mesures adoptées.*

Un diagnostic écologique a été réalisé sur quatre journées consacrées à l'inventaire des espèces, entre janvier et avril 2018. Le diagnostic a mis en évidence la présence de 58 espèces végétales communes dont deux sont invasives.

Les prospections concernant l'avifaune n'étant pas réalisées sur un cycle biologique complet, elles ne permettent pas d'identifier correctement les enjeux dans un secteur où les habitats sont favorables à la faune nicheuse comme indiqué dans le diagnostic à la page 40. Dix-sept espèces d'oiseaux protégés ont toutefois été recensées.

D'autres espèces protégées ont été recensées : l'Ecureuil roux, le Hérisson d'Europe, le Crapaud commun, la Grenouille rousse.

L'étude des odonates et Orthoptères n'est que bibliographique. L'étude conclue cependant que les habitats sont favorables à ces espèces.

Aucune information n'est fournie sur les périmètres d'inventaire, les protocoles, la pression d'inventaire ou encore la localisation des espèces patrimoniales voire protégées.

Enfin, la gestion des espèces invasives n'est pas explicitée.

L'étude écologique est insuffisante dans un secteur présentant des habitats favorables à la faune. Elle doit prendre en compte le cycle complet des espèces et comporter des cartes de localisation de celles-ci.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de la faune sur un cycle biologique complet, de présenter des cartes de localisation des espèces, de vérifier au regard de ces compléments la pertinence de l'analyse des incidences sur la faune et de compléter, le cas échéant, les mesures dans le cadre du principe « éviter, réduire, compenser » les impacts environnementaux.*

### ➤ **Prise en compte des milieux naturels**

La prise en compte des enjeux de biodiversité par le projet est partielle. Les mesures proposées sont la préservation d'une partie des boisements au sud et de la zone humide, ainsi que la réalisation des

travaux de terrassement en dehors des périodes de nidification. L'étude écologique peu développée ne démontre cependant pas que les enjeux se résument à cette bande préservée. Aussi, la prise en compte des continuités n'est pas abordée et la destruction de surface boisée envisagée n'est pas compensée et pourrait être susceptible de nécessiter une demande de dérogation espèces protégées.

*L'autorité environnementale recommande de présenter des mesures supplémentaires d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité après complétude de l'étude écologique et des incidences sur les sites Natura 2000.*

#### **II.5.4 Évaluation des incidences Natura 2000**

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

Cinq sites Natura 2000 sont présents dans un rayon de 20 km autour du projet :

- la zone de protection spéciale (Directive « oiseaux ») n°FR311202 « Les cinq Tailles » à environ 5,9 km ;
- la zone spéciale de conservation (ZSC – directive « habitats ») n°FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe », à environ 6 km ;
- la ZSC n°FR3100506 « Bois de Flines-les-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux » à 6,2 km ;
- la ZSC n°F33112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » à 15 km ;
- la ZSC n°FR3100507 « Forêts de Raismes/Saint Amand/Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe » à 15,6 km.

##### **➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte des sites Natura 2000**

Le dossier ne présente pas d'analyse des incidences sur Natura 2000. Il conclut sommairement qu'aucune incidence n'est attendue (étude d'impact page 121) sans le démontrer, en évoquant seulement le site Natura 2000 n°FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe » présent dans l'aire d'étude éloignée. La conclusion sur l'absence d'incidence doit être justifiée.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 présents dans un rayon de 20 km :*

- *en analysant l'ensemble des espèces ayant conduit à la désignation des sites Natura 2000 en s'appuyant sur l'aire d'évaluation spécifique de chaque espèce<sup>1</sup> ;*
- *en évaluant les impacts directs ou indirects (dérangement d'espèce, etc) du projet et en mettant en place les mesures adaptées d'évitement, de réduction et de compensation des incidences.*

---

<sup>1</sup>Aire d'évaluation spécifique : ensemble des sites sur lesquels il est possible de rencontrer des espèces parce qu'elles viennent y chasser, nicher ou s'y reproduire.

## II.5.5 Paysage

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le projet est situé à proximité immédiate de la zone tampon d'un bien inscrit au patrimoine UNESCO : paysage et ensemble miniers de la fosse Cornuault, proche d'habitations et en bordure du canal de la Deûle et de la RD 161 E. L'intégration paysagère du projet est ici nécessaire.

### ➤ Qualité de l'évaluation des incidences et prise en compte du paysage

L'enjeu paysager est identifié. Des photomontages montrent l'aspect visuel du site depuis plusieurs points de vue (étude d'impact, pages 89 à 91). L'insertion paysagère du projet est assurée avec la conservation des boisements en bordure du canal et une végétalisation des bassins et du parking avec des essences locales.

L'autorité environnementale n'a pas d'observations sur cette partie.

## II.5.6 Risques naturels et technologiques

### ➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

La commune d'Evin-Malmaison fait partie du territoire à risque important d'inondation (TRI) de Lens et est soumis à l'aléa inondation par une crue de débordement lent de cours d'eau. La zone du projet en bordure de la Dêule est concernée par cet aléa.

Le projet est aussi concerné par le PIG Metaleurop relatif à une pollution au cadmium et au plomb. Il est situé en zone Z1 où une gestion des terres polluées s'impose.

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

Concernant le risque d'inondation, l'étude indique que le projet est situé en dehors des zones de crue, mais la carte des aléas présentée à la page 36 de l'étude est peu précise et ne permet pas de le confirmer.

*L'autorité environnementale recommande de présenter une carte de superposition des aléas de crue avec le projet.*

Concernant le risque lié aux sols pollués, l'étude indique qu'une étude de la pollution a été réalisée par Antéa Groupe. Cette étude n'est pas annexée au dossier. Il est indiqué que des analyses ont été effectuées mais aucun chiffre sur la teneur en polluant n'est présenté.

*L'autorité environnementale recommande de présenter l'étude de pollution réalisée par ANTEA.*

Un recouvrement des espaces verts sera réalisé par apport d'au moins 30 centimètres de terres saines au droit des espaces verts et d'une couche de forme et d'enrobé au droit des voiries et parkings. Les terres décapées seront en grande partie réutilisées ou évacuées après analyse de leur constitution.

Concernant le risque lié à l'activité, un résumé non technique de l'étude de dangers est présenté dans le dossier. Le principal risque identifié est le risque d'incendie d'une cellule de l'entrepôt.

Afin de savoir si des flux thermiques sortiraient du site en cas d'incendie, des modélisations des flux ont été réalisées. Les différents cas modélisés, correspondant à 6 cellules en feu, ont montré que les zones d'effets thermiques restent confinées à l'intérieur des limites de propriétés. Une modélisation de la dispersion de fumées toxiques suite à l'incendie a également été réalisée. Elle montre que le panache de fumées reste en altitude et qu'aucun effet toxique pouvant avoir des conséquences sur l'homme n'atteindrait le sol.

Cependant, l'étude nécessite d'être complétée, notamment concernant les effets toxiques en hauteur (à 10 et 30 mètres).

L'étude de dangers présente les mesures préventives et de protection mises en place pour éviter ou limiter les effets d'un incendie sur le site. Celles-ci sont classiquement rencontrées dans les entrepôts et prévues par la réglementation : détection et extinction automatique incendie, réseau de poteaux incendie, extincteurs, robinets d'incendie armés, compartimentage du bâtiment pour limiter la propagation de l'incendie...

En ce qui concerne le confinement des eaux incendie, celui-ci est prévu au niveau de bassins étanches dont le dimensionnement est insuffisamment justifié dans l'étude, comme déjà signalé.

*L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers.*

## **II.5.7 Santé, nuisances sonores et qualité de l'air**

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

Les habitations les plus proches sont situées en limite de propriété ouest (une habitation) et au nord à 65 mètres du projet (zone pavillonnaire).

Les principales nuisances liées à l'activité qui sera développée sur le site concernent les nuisances sonores et la pollution de l'air pouvant provenir notamment de la circulation de véhicules sur le site.

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

Des habitations et des locaux sont situées en limites de propriété du projet. L'étude ne présente pas une description de ces enjeux.

*L'autorité environnementale recommande de décrire les habitations et locaux à proximité du projet.*

Une simulation des niveaux acoustiques pour le futur site en fonctionnement a été réalisée uniquement pour les habitations en bordure du canal. Les pavillons au nord et les locaux à l'est sont à intégrer dans la simulation acoustique.

*L'autorité environnementale recommande après complément de l'étude acoustique, prenant en compte les pavillons au nord et les locaux à l'est du site, de vérifier la pertinence de l'analyse des nuisances sonores et de compléter si besoin les mesures d'évitement et de réduction des impacts.*

L'étude conclue à un respect des émergences admissibles mais montre aussi qu'en période de nuit l'émergence est de 2,92 dB (A) et se rapproche sensiblement du taux d'émergence admissible de 3 dB (A). Aucune mesure de réduction acoustique n'est présentée. L'étude renvoie à une campagne de mesures à la mise en service, pour des vérifications. Des mesures de réduction du bruit sont à proposer au vu des résultats et après complétude de l'étude acoustique.

*L'autorité environnementale recommande, au terme des mesures acoustiques qui seront réalisées en phase d'exploitation, de proposer des mesures de réduction des nuisances sonores et de réaliser.*

Pour limiter l'impact sur la santé dû à une dégradation de la qualité de l'air, les transporteurs devront éviter la route départementale RD 161 et la rue Mirabeau.

*L'autorité environnementale de présenter une signalétique clairement affichée à la sortie du site pour éviter le transit des camions par la RD 161 et la rue Mirabeau.*

### **II.5.8 Mobilité et gaz à effet de serre**

Le site d'implantation du projet est situé à proximité de la RD 160 E qui offre une liaison nord-sud entre l'autoroute A 21 et Evin-Malmaison. Le trafic sur la RD 160 E est fort : une moyenne de 18 000 véhicules/par jour dont 1 000 poids lourds/jour).

Le dossier estime que la charge des carrefours augmente de 5 à 10 % sur les carrefours au sud du canal et de 10 à 15 % sur le giratoire au nord du canal. Sur l'ensemble de la journée un accroissement de 4 % du trafic est estimé sur l'ouvrage de franchissement du canal.

L'étude indique que les accès au site seront correctement dimensionnés et que des zones de stationnement poids lourds seront prévues sur le site pour éviter l'engorgement du réseau public.

Les mesures en faveur des déplacements doux sont finalement peu développées et celles présentées ne sont pas justifiées ni détaillées.

*Afin de compléter le volet lié aux déplacements, l'autorité environnementale recommande de développer les possibilités d'accès au site par les modes doux. Elle recommande également que le dossier précise les mesures envisagées pour faciliter le recours aux transports en commun, aux cheminements doux (installation d'abris à vélo...) et au co-voiturage par le personnel.*

*L'autorité environnementale recommande d'étudier la possibilité d'utiliser les toitures pour la production d'énergie renouvelable qui pourrait compenser pour partie la consommation d'énergie engendrée par le projet.*

Le projet est situé en bordure du canal de la Deûle et à 1 km sur l'autre rive d'un quai de chargement le long du canal (ex-entreprise Metaleurop). L'utilisation du transport fluvial apparaît donc comme une alternative au transport routier. L'étude indique cependant que le transport fluvial n'est pas envisageable ici, en raison de contraintes techniques liées au franchissement du canal et à une rupture de charge pour passer d'une rive à l'autre, ainsi que de la présence de la zone humide qui gêne la création d'un quai et génère un coût financier important. Elle précise qu'à long terme une démarche commune avec les entreprises voisines (AMBRE, STB matériaux) pourrait être envisagée pour créer un quai de chargement/déchargement. Ces affirmations ne s'appuient cependant pas sur une étude approfondie de l'utilisation du transport fluvial. Par ailleurs, au vu de l'ampleur du projet situé au bord d'une voie d'eau, il apparaît indispensable, dès la phase d'élaboration de l'opération, d'envisager ce mode de transport comme une solution crédible à court terme,

*L'autorité environnementale recommande de présenter une étude relative au développement du transport fluvial à court terme.*