



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement

Unité Territoriale

de LILLE

Affaire suivie par :

Jean-Jacques VAN OOTEGHEM

Tél : 03 20 40 54 60

Fax : 03 20 40 54 67

JJVO/SB

Lille, le

22 FEV. 2012

jean-jacques.vanooteghem@developpement-durable.gouv.fr

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

DEMANDEUR	<i>Services Immobiliers Logistiques (S.I.L.)</i>
Commune	LESQUIN (59810)
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt
Références	Dossier référencé KA 11 09 015 Version en date du 09 janvier 2012

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le projet présenté ci-dessus est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise le 25 janvier 2012.

1. Présentation du demandeur, de son projet et du contexte de la demande

La société SIL est spécialisée dans la logistique, notamment dans les prestations à haute valeur ajoutée tel le pilotage des flux d'approvisionnement et de distribution des industries.

Elle a repris à l'automne 2011 des entrepôts déjà exploités à Lesquin, dont le dernier arrêté préfectoral d'autorisation date du 20 décembre 2007 (354 000 m³). Dans le cadre des demandes de ses clients, en particulier un important distributeur de produits liés à l'automobile, la société envisage de construire un bâtiment de 16 566 m² en complément de ceux existants. Elle souhaite saisir l'opportunité de la réserve foncière disponible sur l'emprise, l'implantation actuelle bénéficie en effet de liaisons avec un réseau autoroutier dense.

Le bâtiment, totalement indépendant de l'existant, sera recoupé en 4 cellules, dont l'une dédiée au stockage de liquides inflammables (lave-glace hiver notamment).

Afin d'apporter de la souplesse à l'exploitation la demande porte sur l'entreposage de nombreux autres produits (combustibles génériques, bois, plastiques,...), les dispositions les plus sévères des textes s'appliquant à ces différentes catégories ont été retenues.

En sus de la logistique décrite ci-dessus, il est prévu un regroupement de 2 catégories de déchets liés à l'automobile : batteries usagées et plaques d'immatriculation. Ils ne feront que transiter par le site et seront ensuite dirigés vers des filières de valorisation optimale. Des procédures de contrôle et d'acceptation d'entrée sur le site sont prévues.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend tous les aspects de l'environnement étudiés ; il décrit de manière proportionnée aux enjeux les impacts de l'environnement qui peuvent survenir tant pendant l'exploitation du site que pendant la phase chantier.

2.2 Etat initial, analyse des effets et mesures envisagées

Présentation du site

Le site, d'une superficie de 12,7 ha, se situe au sein du Centre Régional de Transport n°1, à Lesquin.

Au regard du PLU le projet est compatible avec le classement des terrains en zone UE.

En final, la surface bâtie sera de 6,7 ha, les voiries et parking représenteront 3,45 ha et le non-bâti (espaces verts, ...) 2,55 ha.

L'extension se fera sur des terrains à l'état de friche, avec quelques boisements.

Le contexte géologique est décrit via des résultats de sondages : silts sableux, craie avec silt à partir de 6,5 m ; craie au-delà de 8 m.

Le cadre hydrologique est correctement abordé : la nappe de la craie est peu protégée dans le secteur. Les premiers captages en eau potable se situent à 6,8 km au Nord.

Le contexte hydrologique est bien abordé, le cours d'eau le plus proche est la Marque qui coule à 3,7 km au Sud-Est.

Les objectifs du SDAGE Artois-Picardie 2010-2015 sont bien exposés tant pour les eaux de surface que pour les eaux souterraines potentiellement concernées par le projet.

Les paysages, la faune et la flore sont bien décrits. Les ZNIEFF les plus proches se situent à 3 et 4 km à l'Est, la première zone Natura 2000 est implantée à 11 km au Sud (incidences du projet présentées comme négligeables du fait de la distance et des activités exercées).

Biodiversité Faune – Flore

Le dossier comporte une étude réalisée par un cabinet spécialisé, dont un inventaire et un diagnostic écologique. Ses conclusions montrent qu'aucune espèce floristique d'intérêt particulier n'a été rencontrée et qu'en ce qui concerne l'avifaune des espèces nicheuses et de passage ont été recensées. A noter que l'inventaire a dépassé largement les limites de l'emprise du projet et que des individus du lézard des murailles ont été observés aux alentours de la voie ferrée sise à proximité.

Les impacts sont évalués de négligeable à moyen, mais les préconisations exposées devront être respectées :

- respect des cycles de vie de l'avifaune (pas de déboisement en période de reproduction) ;
- préservation de haies et recréation d'espaces adaptés ;
- présence d'un bureau d'études lors des travaux, avec balisage des zones sensibles (protection du lézard des murailles si il y était rencontré).

Agriculture, consommation des terres agricoles

L'extension se fera dans l'emprise du site existant, les constructions se feront sur des terrains inutilisés.

Eau

Le site est alimenté en eau potable par le réseau d'adduction public, la consommation totale s'établira à 3 425 m³/an (sanitaires, nettoyages, essais incendie).

Les eaux domestiques sont collectées séparément et dirigées vers le Réseau d'Assainissement Urbain puis la station d'épuration de Marquette-lez-Lille.

Les eaux pluviales de l'extension seront dirigées vers un bassin d'infiltration (pluies vicennales), les eaux de ruissellement étant traitées au préalable par un séparateur d'hydrocarbures régulièrement entretenu.

Ce bassin pourra être isolé par des vannes en cas d'incident, lors d'un incendie elles seront actionnées par le réseau d'extinction automatique. Les eaux d'extinction seront alors dirigées vers un confinement adapté (2 200 m³).

La compatibilité du projet, et notamment la gestion des eaux, est bien exposée (le SAGE « Marque » est en cours d'élaboration).

Paysage

Le contexte paysager du secteur d'étude est abordé : traitement architectural (formes et couleurs), espaces verts. Des représentations graphiques sont jointes au document.

Déplacements

Le trafic lié à l'extension sera de 80 véhicules/jour, dont 40 poids lourds ; le trafic total (existant + extension) représentera 1,1% du trafic autoroutier et 8,6 % du trafic autoroutier sur les voies proches.

Le site est embranché au réseau ferré, une étude est en cours afin d'utiliser au mieux cette opportunité.

Le site est desservi par les transports en commun, dont l'usage sera encouragé (prise en charge de 50% des abonnements), mais en ce qui concerne le personnel d'exploitation, les horaires (5h – 21 h en 2 postes) rendent difficile ce mode de transport.

Santé et risques (air, bruit, déchets, GES) :

Par rapport aux enjeux présentés le dossier fait une bonne analyse de l'état initial.

Au regard des activités du site (entreposage, regroupement sans traitement de batteries et de plaques d'immatriculation), il est cohérent que l'étude indique qu'aucun impact sur la santé significatif n'est à redouter.

Des mesures de bruit résiduel ont été entreprises, une modélisation de l'impact sonore montre un respect prévisible des valeurs maximales fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 en niveau et en émergence : une campagne de mesures réalisée après la mise en service devra valider ces résultats.

2.3 Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Le dossier aborde les raisons à l'origine du projet :

- extension d'un site existant, donc en synergie ;
- pas de consommation d'espace supplémentaire, tels des terrains agricoles ;
- desserte optimale du site, les autoroutes sont à proximité et l'embranchement sur la voie ferrée en permettra l'usage en fonction des besoins.

3. Etude de dangers

3.1. Résumé non technique, représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique dont le contenu fait apparaître la situation résultant de l'analyse des risques : les phénomènes dangereux retenus ont été modélisés et les zones d'effets cartographiées.

3.2. Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés, sans omettre ceux liés aux modes d'approvisionnement et d'acheminement des matières susceptibles de générer des dommages par effets domino réciproques.

Le principal danger identifié est l'incendie ; les différents scénarii étudiés et modélisés montrent en particulier que les flux thermiques supérieurs ou égaux à 3 kW/m² ne sortent pas des limites de l'établissement.

3.3. Réduction des potentiels de dangers

L'exploitant a défini les dispositions prévues afin de réduire les potentiels de dangers de ses installations ; elles sont axées sur la prévention, les mesures constructives et l'organisation.

3.4. Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations du fait que les enjeux sont correctement décrits (personnes, biens, activités, patrimoine culturel ou environnemental, menacés ou susceptibles d'être affectés ou endommagés).

3.5. Accidents ou incidents survenus, accidentologie

Les événements pertinents relatifs à la sûreté de fonctionnement survenus sur d'autres sites comparables ont été recensés : ce sont quasi exclusivement des incendies.

3.6 Etude détaillée de réduction des risques

Le dossier aborde les mesures de réduction des risques prises suite à l'analyse des risques : en particulier un mur coupe-feu 4 heures sera mis en place face aux bâtiments existants afin d'éviter tout effet domino.

3.7. Quantification et hiérarchisation des différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique de développement en tenant compte de l'efficacité des mesures de prévention et de protection

- L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.
- A ce titre, l'étude de dangers expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets, et au caractère lent ou rapide des phénomènes mentionnés.

3.8. Conclusion

L'étude de dangers a été conduite correctement, en particulier les dangers sont bien identifiés et les mesures de réduction des risques sont clairement présentées avec leurs effets positifs.

4. Prise en compte effective de l'environnement

4.1. Aménagement du territoire

Le choix d'une extension sur un site déjà dédié à une activité similaire, sur une zone largement occupée par des activités logistiques, et reliée à des infrastructures de transport est cohérent et ne consommera pas d'espace supplémentaire.

4.2. Transports et déplacements

Le trafic induit par le projet entrainera une augmentation modérée de la circulation ; en sus le présence d'un embranchement à la voie ferrée permettra une utilisation adaptée à ce mode de transport.

Au regard des horaires du personnel d'exploitation seul le personnel administratif pourra emprunter les transports en commun.

4.3. Biodiversité

Une grande partie du site est déjà aménagée ; sur les terrains de l'extension des dispositions sont prévues en matière d'aménagements paysagers afin de favoriser le maintien de la faune et de la flore (haies, arbres). En outre, des précautions particulières sont prévues en phase de travaux (période hors reproduction de l'avifaune, surveillance par un Bureau spécialisé).

4.4. Emissions de gaz à effet de serre

Les entrepôts ne seront pas chauffés, leur éclairage sera confié à des lampes basses consommation et asservi à des détecteurs de présence, en outre l'intensité lumineuse sera variable selon l'éclairage naturel disponible.

4.5. Environnement et santé

Il n'y aura pas d'émissions atmosphériques susceptibles d'atteindre à la qualité de l'air, hormis les transports : la possibilité de recourir à la voie ferrée permettrait de les réduire.

4.6. Gestion de l'eau

Les dispositions prévues dans le domaine de l'eau permettront de ne pas porter atteinte aux masses d'eaux souterraines et de surface, elles concourent à atteindre le bon état écologique et chimique de ces dernières selon les dispositions de SDAGE Artois-Picardie 2010-2015.

5. Conclusion générale

Le dossier a abordé les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux, en prenant notamment en compte les différents plans et programmes dont le SDAGE Artois-Picardie.

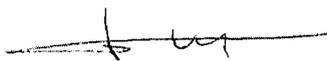
L'étude faune-flore comprend un inventaire réalisé sur le site et à proximité, les mesures prévues lors des travaux nous semblent très satisfaisantes (surveillance par un Cabinet spécialisé).

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national à savoir : Meilleures Techniques Disponibles, réduction du risque à la source, changement climatique, biodiversité, paysages, ressources (énergie, eau), santé publique.

Le contenu du dossier permet donc au public de se prononcer valablement lors de l'enquête publique.

En conclusion, les études sont de bonne qualité, et la prise en compte de l'environnement est jugée satisfaisante par l'Autorité Environnementale.

P/Le Préfet et par délégation
Le Directeur régional de l'environnement
de l'Aménagement et du Logement



Michel PASCAL