

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

Unité Territoriale
de LILLE

Affaire suivie par :

Céline Blary

Tél : 03 20 40 54 08

Fax : 03 20 40 54 67

celine.blary@developpement-durable.gouv.fr



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

DEMANDEUR	PANATTONI
Commune	Camphin-en-Carembault (59133)
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt
Références	Dossier référencé 384.59.12.00019. Version transmise par courrier du pétitionnaire en date du 8 juin 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-dessous est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise le 8 juin 2012.

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

PANATTONI est une société créée en 1986 aux Etats-Unis pour développer des espaces logistiques, de commerce et de bureaux. PANATTONI Europe, filiale de la société de développement PANATTONI aux Etats-Unis, est une société paneuropéenne qui développe des solutions immobilières pour tout type d'entreprise.

PANATTONI s'est spécialisée dans le développement de plateformes logistiques. Le pétitionnaire précise qu'il dispose des compétences nécessaires à la conception, la gestion locative et la maintenance de ses bâtiments. PANATTONI Europe a développé des projets en France (Salon de Provence, Port Jérôme, Nantes...).

En sa qualité de développeur, PANATTONI réalise des développements en gris: il s'agit d'engager la demande de permis de construire et l'autorisation d'exploiter avant l'identification du locataire. La construction n'est engagée qu'après signature d'un bail commercial avec un preneur.

Le projet vise l'implantation d'une plateforme logistique sur le parc d'activités de la commune de Camphin-en-Carembault.

La plateforme aura pour fonctions principales la réception, le stockage/déstockage, la préparation des commandes et l'expédition. Le projet comprend 8 cellules de stockages (4 cellules correspondant à l'ensemble A et 4 cellules correspondant à l'ensemble B). La plateforme sera approvisionnée par camions.

Le site occupera une superficie de 102 875m² et le bâtiment représente 46146m².

L'effectif maximal présent sur le site sera d'environ 240 personnes réparties entre le personnel travaillant dans l'entrepôt (180 personnes) et les administratifs (60 personnes). Le site sera en activité 7j/7 et 24h/24 mais l'activité logistique s'effectuera sur deux équipes de 8h.

Les matières stockées seront principalement des marchandises de la grande consommation (matières combustibles, produits en bois, carton ou plastiques) entreposées dans les différentes cellules. En option, le pétitionnaire a retenu de pouvoir stocker:

- des alcools de bouche (en A4 et/ou B2);
- des liquides inflammables et des aérosols (en A4 et/ou B2);
- des produits alimentaires en cellule réfrigérée (de 1 à 4 cellules sur le site). Seul l'ensemble B pourrait être destiné à recevoir des cellules réfrigérées (soit seule la cellule B4 est en froid positif et B1 à B3 sont non réfrigérées soit les 4 cellules de l'ensemble B sont réfrigérées, B1 à B3 en froid négatif et B4 en froid positif).

Il s'agit d'un entrepôt en gris, ce qui signifie qu'à ce jour, la nature des produits stockés n'est pas connue. Chaque cellule pourra être louée à des locataires différents. A ce titre, le pétitionnaire a présenté un projet enveloppe des différentes destinations possibles pour chaque cellule.

Le pétitionnaire indique que le site a été choisi par sa localisation stratégique (au carrefour entre le Nord de la France, ses activités portuaires, et l'Ile-de-France et à proximité de l'autoroute A1).

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Résumé non technique

Le résumé non technique reprend les principaux éléments de l'étude d'impact; il décrit de manière proportionnée aux enjeux les impacts sur 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 projet sera implanté sur la commune de Camphin-en-Carembault (59133), sur un terrain de plus de dix hectares correspondant au lot N°3 du Parc d'activités économiques de Camphin-en-Carembault (Parc autorisé et dont l'aménagement est en cours). Ce secteur se situe:

- en limite sud du territoire communal et départemental entre le Nord et le Pas-de-Calais;
- dans le prolongement direct de la zone d'activités existante des portes du Nord sur la commune de Libercourt;
- en bordure de l'autoroute A1.

Ce lot N°3 (sur 3 lots) couvre 81% du nouveau parc d'activités.

Aux abords immédiats de la parcelle agricole destinée à recevoir la zone d'activités, sont recensés le massif boisé de la forêt de Phalempin (au Nord et à l'Est) et une végétation assez limitée de la zone d'activités des Portes du Nord (quelques arbres le long de la voie de desserte principale, engazonnement des aires non imperméabilisées des aires privatives).

En matière de contexte hydrogéologique, le site d'implantation ne présente pas de sensibilité particulière. La nappe de la Craie, stratégique pour l'alimentation en eau potable, est captive et protégée par plusieurs mètres d'argiles.

Les paysages, la faune et la flore sont bien décrits. Les ZNIEFF les plus proches sont:

- la forêt domaniale de Phalempin, le bois de l'Offlarde, le Bois Monsieur, les Cinq tailles et leurs lisières (ZNIEFF I n°310013741). Cette ZNIEFF est située à proximité immédiate de la parcelle d'étude, à l'Est. Elle est occupée par un complexe forestier qui représente une des entités écologiques importantes de la région lilloise.
- L'étang et le bois d'Epinoy (ZNIEFF I n°310013321). Cette ZNIEFF est située à environ 1km de la parcelle d'étude. Ce système forestier est associé à un étang et à un terail.

Le site NATURA 2000 le plus proche est une partie de la ZNIEFF I « les cinq tailles », à environ 3,6km.

☒ **Biodiversité – Faune – Flore - Paysages**

S'agissant d'une implantation sur des terres agricoles, aucun inventaire n'a été réalisé. Le pétitionnaire a défini les enjeux du site en matière de faune, flore, paysages et biodiversité via les données disponibles sur le site internet de la DREAL. Cette démarche apparaît proportionnée aux enjeux du site d'implantation.

Toutefois, le projet vient s'installer en limite immédiate de la ZNIEFF de "la forêt domaniale de Phalempin, le bois de l'Offlarde, Bois Monsieur, les Cinq Tailles et leurs lisières" (et non pas à 100 m comme indiqué dans l'étude d'impact). Outre les massifs forestiers cités, le périmètre de cette ZNIEFF comporte également des boisements et bosquets plus épars ainsi que quelques parcelles ouvertes (prairies ou cultures) attenantes ou interstitielles. L'ensemble de ces milieux associés participe, en effet, à l'accomplissement du cycle biologique des espèces qui ont justifié l'inventaire ZNIEFF, pour leur déplacements ou leur alimentation par exemple. Au delà de ce périmètre ZNIEFF, l'ensemble des espaces agricoles environnant est également susceptible de satisfaire les besoins de nombreuses espèces de différents groupes (chiroptères, avifaune,...). Le développement du parc d'activité des Portes du Nord vers le nord et l'artificialisation importante induite par le projet à proximité de milieux remarquables contribue ainsi à réduire la ceinture agricole entourant le massif de Phalempin ; il nuit donc indirectement à la faune locale. Les lisières forestières, layons ou ourlets, qui constituent des écotones (zone de transition écologique entre deux écosystèmes) souvent riches, ne sont, toutefois, pas touchés par le projet lui-même.

Le pétitionnaire a identifié un corridor écologique de la trame verte et bleue. Il considère que le projet ne sera pas de nature à créer une rupture sur ce corridor dans la mesure où les espèces pourront se déplacer entre les deux ZNIEFF: survol du site pour les insectes, et passage entre les mailles de la clôture pour les amphibiens. Les bassins et noues d'infiltration créés pourront constituer de nouvelles niches écologiques humides. En l'absence de schéma régional de cohérence écologique permettant de définir les mesures de protection à assurer, le pétitionnaire s'engage à limiter les dérangements des espèces et propose, par exemple, que les lumières extérieures soient dirigées vers le bas pour ne pas éblouir les chauve-souris.

Le projet ne serait donc pas de nature à remettre en cause le corridor écologique au regard de la zone d'activités d'ores et déjà existante au sud du site d'implantation.

Le pétitionnaire a prévu le traitement des limites séparatives (merlon aménagé le long de la RD41, à la limite de propriété Nord afin de constituer un masque végétal en aval des constructions nouvelles, aménagement d'une bande boisée le long de la limite sud-est afin d'établir un premier plan en avant de la forêt de Phalempin, système de plantation type haie champêtre le long de la limite de propriété sud-ouest). Les espaces verts couvriront 30% du terrain.

L'étude d'incidence NATURA 2000 se base sur une évaluation simplifiée justifiée par la zone d'influence limitée du projet (au regard des nuisances susceptibles d'être émises en fonctionnement normal et accidentel). Le projet n'est en effet pas susceptible d'avoir des effets notables dommageables sur l'état de la conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifiés la désignation du site NATURA 2000.

Le dossier comprend des photos permettant d'apprécier le paysage actuel et un photomontage apportant un point de vue sur l'aspect visuel du site.

☒ **Agriculture, consommation des terres agricoles**

Le projet entraîne la disparition de terres agricoles qui ne sont plus cultivées depuis août 2011. Le pétitionnaire considère qu'il n'y a donc pas de notion de déprise agricole.

L'impact de la consommation de terres agricoles a été pris en compte dans le cadre de la procédure d'autorisation du Parc d'Activités (autorisé par le permis d'aménager n°PA 059 123 11 B001 en date du 22 septembre 2011).

☒ **Eau**

Le site est alimenté en eau potable par le réseau public. La consommation totale ne devrait pas dépasser 3020m3.

Les eaux domestiques sont collectées séparément et dirigées vers la station d'épuration de Carvin.

Les eaux pluviales non susceptibles d'être polluées seront évacuées dans un bassin d'orage d'infiltration. Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées (eaux ayant ruisselé sur les voiries, parkings) seront traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans un bassin d'orage d'infiltration. Le site dispose de deux bassins d'orage d'infiltration mis en communication gravitairement. Celui situé en aval dispose d'une surverse permettant un rejet dans le réseau public à 2l/s/ha. Cette surverse alimente le fossé du chemin de la Chapelette, qui rejoint ensuite le réseau de Libercourt pour rejoindre la station d'épuration de Carvin.

Le pétitionnaire a fait le choix de bassins d'orage permettant l'infiltration des eaux mais compte tenu de la perméabilité limitée du site, les bassins d'orage ont été dimensionnés sans considérer la capacité d'infiltration du site, pour une pluie centennale.

Les séparateurs d'hydrocarbures feront l'objet d'opérations d'entretien et de nettoyage régulières. Ils sont équipés de vannes à commande automatique et manuelle permettant de contenir sur site les eaux polluées en cas d'accident (eaux d'extinction incendie par exemple). Les capacités de confinement sont correctement justifiées par le pétitionnaire.

La gestion des eaux, est examinée au regard du SDAGE (le SAGE « Marque-Deule » est en cours d'élaboration) et le projet apparaît comme compatible. La gestion des eaux est également conforme au règlement du Parc d'Activités qui impose notamment un dimensionnement des bassins de tamponnement pour une pluie de retour de 100 ans.

☒ **Déplacements**

L'accès au site se fait par l'A1 puis la RD 41. L'accès à l'établissement sera réalisé par une voie interne à la ZAC de Camphin qui rejoint ensuite les voies de la ZI Portes du Nord puis la RD 954 et l'A1. La pétitionnaire indique que ce dispositif permettra de faciliter la desserte de l'établissement, de fluidifier le trafic aux abords du site et de limiter le passage des poids lourds dans les communes avoisinantes. Seules les voies de la ZI des portes du Nord verront leur trafic augmenté.

Le mode d'approvisionnement des marchandises sera routier. Le projet n'est pas desservi par un réseau ferré (voie SNCF à 850m à l'ouest du site). Le port fluvial de Lille est à 25 km du site. La plateforme multimodale DELTA 3 est à 7 km du site. Elle regroupe 300 hectares de terminal de transport selon une desserte trimodale (rail/route, voie d'eau). Bien que le dossier mentionne la proximité avec la plateforme multimodale DELTA 3, il ne décrit pas comment cette proximité pourra être exploitée et dans quelle mesure le recours à l'intermodalité via cette plateforme sera possible.

Pour le personnel, l'offre de transport en commun n'est pas développée sur ce secteur, le parc d'activités n'étant pas à ce jour desservi en transport en commun. Le premier arrêt de bus est à 1,7 km du site. Les transports en commun desservent la ville de Camphin et de Libercourt. Compte tenu du manque d'accessibilité du site en terme de transport en commun et des horaires en poste, les employés utiliseront vraisemblablement des véhicules personnels.

Le projet aura un impact sur le trafic du fait des véhicules légers du personnel et des visiteurs dans une proportion moindre et des véhicules de transport (poids lourds) avec environ 240 véhicules légers par jour et 300 camions (entrées et sorties). Cela représente une augmentation du trafic de 0,26% pour les véhicules légers, 1,78% pour les poids lourds et 0,5% sur l'ensemble des véhicules. Le pétitionnaire estime que les axes sont correctement dimensionnés au regard du projet et de l'augmentation du trafic qu'il va générer.

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

Le dossier présente une analyse de l'état initial au regard des enjeux identifiés.

Concernant le bruit, l'environnement est susceptible d'évoluer selon l'occupation des 2 autres lots composant, avec le projet PANATTONI, les 3 lots du nouveau Parc d'Activités. Le pétitionnaire indique ne pas être en mesure de caractériser/modéliser le bruit généré par ses activités compte tenu des incertitudes (certains choix techniques ne sont pas encore réalisés comme par exemple pour les groupes froids). Il s'engage à réaliser une nouvelle campagne de mesure de bruit lors de la mise en service et à être conforme aux dispositions prévues par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation du bruit émis dans l'environnement par les installations classées. En cas de non conformité, il s'engage à mettre en oeuvre toutes les mesures permettant de respecter les seuils réglementaires. Le pétitionnaire a d'ores et déjà prévu d'éloigner les compacteurs de l'habitation et d'isoler phoniquement les installations connexes bruyantes.

(placées dans des locaux fermés, choix des machines pour limiter le bruit, socles anti-vibratifs, dispositifs de piège à bruit...).

Les déchets associés à l'activité d'une plateforme logistique ne présentent pas d'enjeux particuliers (quantités et dangerosité limitées).

En matière d'émission de gaz à effet de serre, le principal contributeur pourra être l'installation de réfrigération dans le cas où l'option des cellules réfrigérées pour l'ensemble B est retenue. Le choix du pétitionnaire s'est porté sur le dioxyde de carbone qui a un potentiel de réchauffement global moindre au regard des HFC qui peuvent être utilisés pour la production de froid.

☑ Prise en compte des effets cumulés avec d'autres projets

Depuis le 1er juin 2012, l'étude d'impact doit prendre en compte les effets cumulés du projet avec d'autres projets. Le pétitionnaire a retenu les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en ligne sur le site internet de la DREAL, à savoir la création de la ZAC « les Prés Lourés » à Camphin-en-Carembault, à 2 km au Nord du site et la ZAC du Pôle de la Gare, à Libercourt, à 2 km au Sud.

L'analyse réalisée démontre qu'il n'y a pas de risque d'effets cumulés qui seraient incompatibles avec la préservation des intérêts du L. 511-1 du code de l'environnement pour les raisons suivantes:

- pour les paysages et les nuisances sonores, il y a une distance de plusieurs kilomètres entre les projets;
- les impacts de PANATTONI en terme de rejets (atmosphériques et liquides) sont suffisamment faibles pour ne pas avoir d'effet cumulatif avec d'autres projets;
- concernant la circulation routière, les axes routiers empruntés pour les différents projets seront distincts à l'exception de l'A1 sur laquelle sera concentrée la charge du trafic. Par ailleurs, la ZAC Pôle de la Gare a pour objectif de revaloriser la desserte en transport en commun et de promouvoir les transports collectifs (impact positif sur le trafic) et la fréquentation de la ZAC des Prés Lourés est à dominante de véhicules légers (contrairement à PANATTONI).

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

Les principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu, notamment du point de vue environnemental sont les suivantes:

- les différents locataires éventuels sont aujourd'hui dans des plateformes logistiques vétustes et obsolètes, le plus souvent insérées dans un tissu urbain dense. Cette nouvelle plateforme pourra permettre le remplacement d'installations anciennes ne répondant plus aux règles de l'art en matière de conception d'entrepôt (capacités de confinement des eaux polluées en cas de sinistres inexistantes ou insuffisantes, environnement urbain incompatible avec les effets thermiques susceptibles d'être générés en cas d'incendie...);
- l'implantation de la plateforme dans un bassin logistique « Lille-Reims » et à proximité de l'A1 permet une optimisation des flux routiers. Il est cependant regrettable que la plateforme ne soit pas intermodale mais la présente localisation permet cependant de ne pas engendrer un trafic générateur de nuisances dans des secteurs résidentiels;
- le Parc d'Activités dispose d'une qualité d'aménagement paysager.

3. Etude de dangers

3.1. Résumé non technique, représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique permettant au lecteur d'apprécier rapidement les principaux enjeux de l'étude de dangers. Il comprend une cartographie du site avec la modélisation des zones d'effets thermiques de l'incendie des différentes cellules et de l'incendie de chaque cellule généralisé aux cellules mitoyennes.

3.2. Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés, sans omettre ceux liés à l'environnement (risques naturels et risques liés aux activités anthropiques).

Le phénomène dangereux redouté est l'incendie lié à la présence de matières combustibles et inflammables dans les cellules.

3.3. Réduction des potentiels de dangers

S'agissant d'une plateforme dont la vocation est le stockage de produits combustibles, le principe de réduction/suppression des potentiels de dangers est difficilement préconisable. Cependant, des mesures telles que la limitation de la surface des cellules, la mise en oeuvre de murs coupe-feu 2h voire 4h (pour écarter le risque de propagation d'un incendie de l'ensemble A vers l'ensemble B et réciproquement) contribuent à la réduction du risque.

3.4. Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

L'étude de dangers apporte une description de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations. L'environnement est correctement décrit. Les modélisations, réalisées par des modèles reconnus et notamment l'outil FLUMILOG validé par le ministère chargé de l'environnement, et les démonstrations apportées en appui, permettent de caractériser les effets thermiques de l'incendie de chaque cellule (ainsi que l'incendie qui se propage aux cellules mitoyennes) de façon enveloppe pour chaque configuration de stockage envisagée par le pétitionnaire.

3.5. Accidents ou incidents survenus, accidentologie

Un examen détaillé de l'accidentologie a été réalisé et a permis au pétitionnaire de justifier les solutions techniques et/ou organisationnelles qu'il a retenues pour réduire la probabilité d'occurrence et/ou limiter les conséquences d'un sinistre.

3.6 Analyse détaillée des risques

L'analyse détaillée des risques apporte la démonstration que le projet du pétitionnaire répond à l'état de l'art en matière de conception d'entrepôts et que cette conception, réalisée dans le cadre d'une démarche itérative, a permis de limiter l'impact du projet à l'extérieur du site et d'optimiser ce projet au regard de la configuration donnée du site d'implantation. Il est à noter que le pétitionnaire a retenu la technologie ESFR (Early Suppression Fast Response) pour les sprinklers. Cette technologie permet une détection précoce de l'incendie et une extinction là où les sprinklers classiques ne permettent que de limiter la propagation de l'incendie. Pour les cellules contenant des matières plastiques, une détection complémentaire de fumées sera mise en place.

Des eaux dopées (eaux avec un émulseur présentant un meilleur pouvoir de refroidissement ou d'isolation permettant de limiter la quantité de comburant nécessaire à la combustion) ou un système équivalent alimenteront le système de sprinklage des cellules de produits dangereux.

L'analyse des risques a été conduite en s'appuyant sur la méthode dite du « nœud papillon » qui permet d'identifier les barrières de prévention (permettant de prévenir l'apparition du phénomène dangereux redouté) et les barrières de protection (permettant de limiter les effets du phénomène dangereux) et de définir parmi ces barrières celles qui peuvent être retenues en tant que Mesures de Maîtrises des Risques (MMR) et qui peuvent donc participer ainsi à la décote de la probabilité de chaque phénomène dangereux. Le pétitionnaire a su démontrer que les MMR qu'il a retenues répondent aux 4 critères fixés par l'arrêté du 29/09/2005 relatif à la prise en compte de la probabilité, la cinétique, l'intensité et la gravité des phénomènes dangereux des études de dangers : « Pour être prises en compte dans l'évaluation de la probabilité, les mesures de maîtrise des risques doivent être efficaces, avoir une cinétique de mise en œuvre en adéquation avec celle des événements à maîtriser, être testées et maintenues de façon à garantir la pérennité du positionnement précité. ». Il appartiendra à l'exploitant, dans le cadre de l'exploitation de son entrepôt, de contrôler régulièrement que ces 4 critères demeurent respectés (maintenance, contrôles, essais périodiques...).

La modélisation à hauteur d'homme (1,80m) a permis de démontrer que le site est compatible avec son environnement. Seuls des effets thermiques irréversibles sont susceptibles de sortir des limites de propriétés mais sans remettre en cause les principes des circulaires du 4 mai 2007 et du 8 juillet 2009 relatives à la maîtrise de l'urbanisation autour des installations classées.

Une modélisation à 10m de hauteur a été réalisée afin d'évaluer les distances des effets thermiques à une hauteur telle que le merlon mis en place au nord du site ne serait plus efficace. Cette modélisation a montré que des effets létaux étaient susceptibles de sortir des limites de propriétés. S'agissant de terres agricoles, cette situation est acceptable. Un problème de compatibilité du projet avec son environnement

pourrait apparaître si les terres agricoles devenaient constructibles avec implantation de bâtiments de plus de 10m de hauteur. Le pétitionnaire s'est rapproché du maire afin de disposer d'un engagement sur le maintien des terres agricoles. Dans l'éventualité où ces terres deviendraient constructibles, le maire devra reprendre les contraintes associées dans les documents d'urbanisme. Dans le cas contraire, l'exploitant devra modifier les conditions d'exploitation de son site afin de rendre compatible son activité avec l'évolution de l'environnement c'est à dire diminuer l'emprise de la zone des effets létaux à l'extérieur du site afin qu'elle n'aie pas d'impact sur des tiers.

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 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 ainsi que des éléments d'appréciation sur la cinétique des phénomènes dangereux. Le pétitionnaire n'a pas omis d'examiner la compatibilité de la cinétique de mise en oeuvre des mesures de maîtrises des risques au regard de la cinétique des phénomènes dangereux redoutés.

3.8. Conclusion

L'étude de dangers a été conduite correctement, en particulier les dangers sont bien identifiés et les mesures de maîtrise des risques sont clairement présentées. L'organisation en cas d'incendie est clairement exposée.

4. Prise en compte effective de l'environnement

4.1. Aménagement du territoire

Le projet conduira à la suppression d'espaces agricoles que permettent les documents d'urbanisme : zone réservée à l'activité économique où l'implantation d'installations classées et d'activités de bureaux est possible dans une logique de prolongement sur une surface limitée d'une zone d'activités existante. Le Parc d'Activités qui accueille PANATTONI bénéficie d'un permis d'aménager n°PA 059 123 11 B001 en date du 22 septembre 2011.

4.2. Transports et déplacements

Le trafic induit par le projet entraînera une augmentation de la circulation. Le site choisi ne permet pas le recours au fret ferroviaire et fluvial. S'agissant de produits a priori principalement destinés à approvisionner la grande distribution, le pétitionnaire a retenu une localisation stratégique au regard des axes de transports routiers existants. La flexibilité du transport routier a été privilégiée.

Au regard des horaires du personnel d'exploitation seul le personnel administratif pourrait a priori emprunter les transports en commun. La desserte du Parc d'Activités reste cependant limitée.

Il n'y a pas eu de recherche de l'intermodalité du transport des marchandises, ni recherche d'un acheminement des personnels autre que la voiture. Le pétitionnaire pourrait inciter son personnel à avoir recours au covoiturage et s'engager dans une démarche de mise en place d'un plan de déplacement entreprise ou inter-entreprises.

4.3. Biodiversité

Le site est en lisière de la forêt de Phalempin.

Des dispositions sont cependant prévues en matière d'aménagements paysagers (bandes boisées, haies, noues d'infiltration) qui pourront servir de niches écologiques pour favoriser le maintien de la fonctionnalité du corridor écologique identifié en limite immédiate de la parcelle.

L'éclairage extérieur sera conçu pour ne pas gêner les chauve-souris (lumières dirigées vers le bas).

Il semble important que le pétitionnaire apporte un caractère naturel aux espaces verts ceinturant le site. Les haies devraient se composer d'espèces arborées et arbustives similaires dans leur composition floristique et leur étagement aux ourlets forestiers proches. Ceci pourrait permettre une meilleure intégration à l'effet de lisière. La pose d'une clôture perméable à la petite faune terrestre pour ne pas empêcher sa circulation (mailles larges à la base et/ou maintien d'un espace entre le sol et le grillage) serait également une mesure permettant de limiter l'impact du projet sur la biodiversité et le corridor écologique.

4.4. Emissions de gaz à effet de serre

Les entrepôts ne seront pas chauffés sauf pour le maintien hors gel.

Du dioxyde de carbone sera utilisé comme fluide frigorigène en cas de cellules réfrigérées. Il a un potentiel de réchauffement global moindre au regard d'autres fluides frigorigènes.

4.5. Environnement et santé

Il n'y aura pas d'émissions atmosphériques susceptibles d'avoir un impact négatif sur la qualité de l'air, hormis l'enjeu global que représente la pollution émise par les véhicules.

Le projet ne créera pas de sources de bruit significative au regard des émissions sonores existantes dans ce secteur du fait de la proximité de l'autoroute A1.

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. Les consommations et les rejets seront limités. Il n'y a pas d'effluents industriels générés par l'activité. Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie 2010-2015.

5. Conclusion générale

Le projet répond à l'état de l'art en matière d'entrepôts et apparaît comme conforme aux différents règlements (dont celui du Parc d'activités), plans et programmes.

En l'absence de schéma régional de cohérence écologique opposable, le pétitionnaire a apporté des éléments d'appréciations sur le fait que son projet ne constituerait pas une rupture sur le corridor écologique identifié en limite immédiate du massif boisé de la forêt de Phalempin.

Le choix de situation du projet se traduit par une desserte exclusivement routière, contributive à l'engorgement de l'autoroute A1.

Au regard des activités du site (entreposage), il est cohérent que l'étude indique qu'aucun impact sur la santé significatif n'est à redouter.

Les travaux seront encadrés par la charte dite « chantier à faible impact environnemental ».

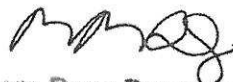
L'étude de dangers a permis d'identifier les mesures de maîtrise des risques permettant de réduire la probabilité d'occurrence de l'incendie et sa propagation aux cellules mitoyennes. Les modélisations, réalisées de façon enveloppe/pénalisante afin de prendre en compte toutes les configurations possibles en terme de produits stockés, permettent de démontrer que le projet est compatible avec son environnement actuel. En matière de maîtrise de l'urbanisation future, l'engagement de la mairie sur le maintien de terres à vocation agricole au nord du site et/ou l'absence de constructions à plus de 10m de hauteur devra être présenté avant que le projet ne soit rapporté au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques.

En conclusion, la prise en compte de l'environnement est conforme à la réglementation mais le choix d'implantation contribue à l'artificialisation du territoire de la métropole en contiguïté immédiate avec l'un de ses derniers espaces de nature. La desserte routière est de nature à aggraver les difficultés de circulation au sein de la métropole lilloise.

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

05 JUL. 2012

Le Directeur adjoint



Barbara Sour-Desprez