



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD – PAS-DE-CALAIS

Le Préfet

Lille, le 02 JUIN 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges – Procédure de création de la zone d'activités concertée

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 d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur une version établie en décembre 2010 du dossier d'étude d'impact transmise le 5 avril 2011.

1. Présentation du projet

Le projet consiste en une extension de 105 ha, sur les communes d'Ostricourt et de Dourges, de l'actuelle plate-forme trimodale (route, fer, voie d'eau) de Dourges qui s'étend sur 330 ha afin de permettre l'implantation de nouveaux bâtiments logistiques de grande taille (80 000m² – 120 000m²) et d'activités tertiaires. L'objectif de ce projet est de répondre à la forte demande en bâtiments logistiques de grande dimension, la zone logistique actuelle proposant des bâtiments de 20 000 à 60 000 m².

Il est important de préciser que dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique de l'extension de la plate-forme multimodale, l'autorité environnementale a déjà émis un premier avis sur la version de février 2010 de l'étude d'impact.

2. Qualité de l'étude d'impact

La version papier transmise à l'autorité environnementale est en noir et blanc, ce qui ne permet pas une lecture aisée des schémas et autres cartes, et nuit à la compréhension du document.

• Sur l'appréciation de la notion de programme

Conformément au IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, «Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

L'étude d'impact concerne l'extension de la plate-forme multimodale de Dourges existant depuis 2003. En application du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ces aménagements s'intègrent à un programme plus global comprenant la plate-forme déjà existante.

Copies : Préfecture du Nord
ARS
DDTM 59

.../...

Réf. : DAT TA2011-04-05 – 109 (11-0449)

.../...

Cette notion de programme est d'autant plus fondée que le dossier précise en page 119 que « l'extension de Delta 3 ayant été envisagée dès la création de la première zone d'activité, les voiries et ouvrages d'art initialement aménagés ont été dimensionnés en fonction d'une augmentation future du trafic routier ».

L'étude d'impact contient ainsi un chapitre relatif à l'appréciation des impacts cumulés de l'ensemble du programme (zone d'activité actuelle et son extension) sur l'environnement.

Toutefois, celle-ci est traitée de façon indépendante pour le projet de seconde et pour la première phase du programme et non de façon cumulée pour les volets eau, santé et milieu naturel. Il est donc difficile d'appréhender les incidences cumulées du programme global sur ceux-ci.

Il aurait ainsi été intéressant d'apprécier les incidences du programme à partir des données bibliographiques relatives à des ouvrages similaires mais aussi à l'aide d'un retour d'expérience des incidences observées/mesurées et de l'efficacité des mesures mises en œuvre pour la plate-forme multimodale actuelle. Ce retour d'expérience aurait pu s'appuyer sur une comparaison entre l'état initial du site avant aménagement (contenu dans l'étude d'impact initiale) et l'état actuel de l'environnement du site en prenant en compte les thématiques de l'environnement suivantes :

- incidence sur la biodiversité (faune, flore, équilibres écologiques),
- incidence sur la ressource en eau souterraine (impact sur la qualité des eaux, impact des prélèvements),
- incidence qualitative et quantitative des rejets d'eaux pluviales sur la Deûle,
- incidence qualitative et quantitative des rejets d'eaux usées sur le système d'assainissement (station d'épuration et réseau) d'Hénin-Beaumont,
- incidence de l'activité et du trafic généré par le site sur les nuisances sonores (au niveau du voisinage)
- incidence sur les déplacements et les trafics (routiers, fluviaux et ferrés),
- incidence sur la pollution atmosphérique (issue de l'exploitation du site et des différentes activités, du trafic engendré),
- incidence sur la santé.

- **Résumé non technique**

Conformément au paragraphe III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, le dossier contient un résumé non technique

Les éléments de présentation du projet ainsi que l'analyse des effets du projet et les mesures envisagées, bien que succincts, permettent une bonne compréhension par le public.

Le résumé non technique aurait toutefois pu mieux faire ressortir les principaux enjeux du site et du territoire en matière de déplacements, préservation de la ressource en eau, biodiversité et paysage.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Sur les thèmes de la faune, de la flore et des milieux naturels, le dossier indique la réalisation d'une expertise écologique complète du site, permettant d'apprécier l'intérêt de celui-ci, sur la période printemps 2009-printemps 2010.

Ses premiers éléments apparaissent assez sommaires. La cartographie des milieux naturels de la page 77 ne reprend ainsi pas les milieux naturels/habitats cités dans les pages précédentes et ne délimite pas clairement (par des polygones par exemple) les différents habitats. De même, les données sur la faune sont partielles : le document ne contient pas d'approche quantitative (effectifs présents au sein du site) ni les modalités d'utilisation (approche habitat) du site pour chaque espèce (zone de reproduction, zone de repos, zone d'hivernage, zone de halte migratoire, zone d'alimentation, couloir de déplacement).

.../...

.../...

Les éléments de l'expertise écologique ne comprennent pas d'information relative au groupe des Amphibiens, ni à la faune nocturne (absence de prospections nocturnes) malgré une durée d'expertise d'un an.

Au vu de ces éléments, il apparaît donc difficile d'analyser « les effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur la faune et la flore, les sites et paysages, les milieux naturels et les équilibres biologiques » dans la mesure où l'ensemble des éléments de l'expertise écologique (en particulier pour les amphibiens et les chiroptères) n'a pas été intégré à la présente étude d'impact.

Les premiers éléments de l'expertise écologique ont, en outre, mis en évidence la présence d'environ 650 pieds d'une espèce protégée : le Jonc fleuri (*Butomus umbellatus*) dont la destruction est interdite en vertu de l'article L.411-1 du code de l'environnement. La découverte de cette espèce est remarquable car « le Butome en ombelle se trouve en populations dispersées dans les grandes plaines et vallées de la région. Celles-ci comportent rarement de nombreux individus et c'est plutôt par petits groupes que ses touffes fleuries signalent sa présence » (ouvrage « Plantes protégées et menacées de la région »).

La législation relative à la protection des espèces protégées impose en priorité de rechercher des solutions d'évitement à la destruction. Le maître d'ouvrage a toutefois sollicité, en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement, une dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées, laquelle n'est envisageable qu'après démonstration de l'impossibilité manifeste d'éviter cette destruction et à la triple condition :

- qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes permettant d'éviter la destruction des espèces concernées,
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations locales des espèces concernées. La procédure prévoit ainsi la validation des mesures compensatoires nécessaires au respect de cette condition par des comités d'experts scientifiques nationaux et régionaux (Conseil national de la protection de la nature) appuyés par le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel,
- que le projet présente une raison impérieuse d'intérêt public majeur ou pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

Une demande de dérogation de destruction d'espèces protégées a été déposée auprès de la Préfecture du Pas-de-Calais en date du 4 mars 2010 pour la destruction de deux espèces végétales (3 000 pieds de Butome à ombelle et 970 pieds d'Oenanthe aquatique) et de 29 espèces animales et/ou leurs habitats (4 espèces d'amphibiens, 2 espèces de Chiroptères et 23 espèces d'oiseaux). Ces éléments ne sont pas mentionnés dans le dossier.

Le Conseil national de la protection de la nature (CNP) a rendu son avis les 11 février 2011 (commission faune) et 7 avril 2011 (commission flore).

L'avis favorable de la commission faune est assorti d'un certain nombre de réserves et par des prescriptions d'aménagements complémentaires qui constituent des mesures d'accompagnement, de réduction d'impact, compensatoires et de suivi qu'il est nécessaire d'intégrer à l'étude d'impact.

De même, les lacunes du dossier de demande de dérogation (identification de la répartition locale des espèces concernées, insuffisance des mesures compensatoires, modalités de transplantation des espèces) sur lesquelles se fonde l'avis défavorable de la commission flore, doivent trouver une réponse.

Les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires proposées dans l'étude d'impact paraissent insuffisantes. Les mesures qui seront mises en œuvre dans le cadre de la dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées, constituent des éléments primordiaux du contenu de l'étude d'impact et de l'enquête publique.

Extrait de l'avis du CNPN du 7 avril 2011 : Avis défavorable à la dérogation à l'interdiction de destruction de populations des espèces protégées « Botomus umbellatus » et « Oenanthe aquatica » en raison de l'insuffisance des informations et de la mise en perspective de la distribution des deux espèces protégées dans le cadre local, de propositions de mesures compensatoires qui pourraient être prises en charge par le pétitionnaire relatives à la préservation d'autres stations de ces deux espèces et de leurs habitats de zones humides dans l'environnement local, des informations relatives aux propositions de transplantation, qui sont à retenir, mais dont les protocoles doivent être précisés et mieux argumentés, et qui ne constituent pas une mesure de compensation suffisante à la destruction des habitats de zones humides, même anthropisés, et des populations des deux espèces protégées qui leur sont inféodées.

.../...

.../...

En ce qui concerne les corridors biologiques, le dossier indique en page 94 que le site est localisé à un carrefour d'espaces naturels de la trame verte du territoire. Le dossier devrait préciser les mesures mises en œuvre pour rétablir une continuité écologique et développer le maillage bocager.

En conclusion, le volet milieux naturels de l'étude d'impact et le dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées ont permis de confirmer l'enjeu du site vis-à-vis de la biodiversité (la présence de deux espèces végétales et de 29 espèces animales protégées).

L'analyse complète des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur la faune, la flore, les milieux naturels et les équilibres écologiques est subordonnée aux résultats définitifs de l'inventaire nécessaire et aux conclusions de la procédure de destruction d'espèces protégées. Le dossier d'étude d'impact devrait donc être complété puisqu'il ne contient pas l'ensemble des mesures de réduction d'impact et compensatoires exigées réglementairement.

Le dossier d'étude d'impact devra également confirmer, le cas échéant, que le projet n'est pas susceptible d'affecter de manière significative le ou les sites Natura 2000 éventuellement situés à proximité du projet.

Agriculture

Le dossier ne présente pas l'état des lieux de l'activité agricole du site permettant, le cas échéant, d'appréhender l'enjeu de ce volet (nombre d'exploitants agricoles, surface agricole utile des exploitations, type d'exploitation). Celle-ci étant présente sur le périmètre du projet, l'étude d'impact devrait donc être complétée si nécessaire sur cet aspect, compte tenu de l'ampleur du projet et de l'enjeu (cf. page 91 de l'étude d'impact « *le site d'étude constitue aujourd'hui une des traces du passé agricole de la commune avant le début de l'activité minière* »).

Paysage et patrimoine

Le dossier précise que la commune de Dourges appartient à l'entité paysagère du bassin minier fortement marquée par l'activité minière dont il reste de nombreuses traces aujourd'hui. Le site est à cheval entre deux entités : « *les paysages d'infrastructures* » et « *entre mines et forêts* ». Le site se caractérise en particulier par un paysage agricole semi-ouvert comprenant des cultures mais aussi des prairies et quelques haies relictuelles avec une forte valeur paysagère.

Les perceptions visuelles du site depuis les communes riveraines sont importantes alors que le site n'est a priori pas visible depuis les principales infrastructures (A1, A21, ligne TGV). La perception locale du site, en particulier, vis-à-vis des habitations proches constitue donc l'enjeu paysager du projet.

Il n'y a pas de monuments classés ou inscrits à proximité immédiate du site.

L'analyse des effets du projet est pertinente puisqu'en page 148, le dossier souligne que le projet modifiera l'occupation actuelle du site et engendrera un effet de substitution : le paysage actuel largement ouvert et agricole laissera place à un paysage semi-fermé minéral.

Les mesures paysagères envisagées dans le cadre du projet sont bien décrites :

- le renforcement végétal aux abords des nouveaux bâtiments imposants (création de haies, bosquets) permettant une « acceptation visuelle »,
- maintien d'espaces ouverts entre les bâtiments pour contre-balancer l'effet fermeture du paysage induit par les bâtiments,
- accompagnement végétalisé des abords du site afin de maintenir un paysage naturel vis-à-vis des riverains du site.

.../...

.../...

Eau

L'état initial du volet eau de l'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Ainsi, le dossier contient une approche de la qualité physico-chimique et biologique (indice piscicole, IBN, IBD) de la Deûle. Les dispositions du nouveau SDAGE Artois-Picardie susceptibles de s'appliquer au projet sont présentées et une réflexion a été conduite en faveur de leur prise en compte. Le dossier ne contient pas de données sur le courant de la Motte qui sera l'exutoire des eaux de ruissellement.

L'état initial du SDAGE indique que le secteur d'étude se situe dans une zone dont la ressource en eau souterraine est déficitaire et dans un secteur où l'adduction en eau potable est problématique du fait de la pollution par les nitrates. Ces enjeux majeurs doivent être soulignés, analysés et faire l'objet de mesures concrètes visant à supprimer ou limiter les pressions exercées sur la ressource en eau (récupération et recyclage des eaux pluviales, limiter voire interdire l'implantation d'activités consommatrices en eau,...).

En ce qui concerne la **gestion des eaux pluviales**, le projet précise que les eaux seront collectées par des noues aboutissant à une zone humide permettant le tamponnement et le traitement avant rejet régulé au courant de la Motte. L'infiltration et l'utilisation de techniques alternatives préconisées par les orientations du SDAGE Artois-Picardie ne semblent pas avoir été étudiées en l'espèce.

Les modalités de gestion des eaux pluviales ne paraissent pas cohérentes avec l'orientation 2 (maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives, maîtrise de la collecte et des rejets et instaurant des règles préventives d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et l'orientation 13 (limiter le ruissellement en zone urbaine et en zone rurale pour réduire les risques d'inondation) du SDAGE.

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences hydrauliques du projet sur les **eaux superficielles** s'appuyant, par exemple, sur une modélisation hydraulique démontrant la non-aggravation des conditions d'écoulement des eaux en aval du site (problématique inondation). Il ne contient pas non plus d'analyse des effets permanents sur la qualité des eaux superficielles du courant de la Motte et de la Deûle ou sur les eaux souterraines.

Le dossier ne précise pas les volumes et flux qui seront générés par les futures installations. Un raccordement de ces eaux au système d'assainissement d'Hénin-Beaumont est envisagé. Toutefois, il apparaît impératif de vérifier l'adéquation entre le délai de commercialisation des premières parcelles et le délai de mise en service de la nouvelle station d'épuration. Un raccordement des eaux usées sur les installations d'épuration existantes contribuerait à surcharger celles-ci, engendrant une dégradation de la qualité du traitement des eaux et donc une dégradation de la qualité de la Deûle (exutoire de la station d'épuration d'Hénin-Beaumont). L'absence de ces éléments ne permet pas d'apprécier précisément les effets indirects du projet sur le système d'assainissement communal induit par le rejet des eaux usées.

Déplacements

Du point de vue des déplacements, les éléments du dossier mettent en évidence l'absence de desserte efficace par les **transports collectifs**. La seule ligne de bus susceptible de concerner le site n'est pas adaptée aux horaires de travail. Le dossier contient fort opportunément les premiers éléments de conclusion d'une étude « déplacements » au niveau de la zone existante reprenant les pistes de réflexion permettant de proposer une offre en transport alternatif à la voiture.

La localisation de cette zone logistique à proximité d'un terminal trimodal s'inscrit pleinement dans les objectifs de la loi Grenelle (réduction des émissions des gaz à effet de serre, développement du fret fluvial et ferroviaire). Dans un souci de cohérence environnementale, il serait judicieux de développer une desserte compétitive du site par les transports collectifs, et éviter ainsi de générer d'importants déplacements routiers domicile-travail (création de plus de 2 000 emplois). La mise en œuvre de cette desserte se justifie également par la saturation constatée, à certaines heures, des réseaux routiers départementaux et nationaux situés aux abords du site, saturation qui risque d'être aggravée par la création de cette extension.

.../...

.../...

En ce qui concerne les **incidences du projet sur les axes routiers**, le dossier ne contient aucun élément d'appréciation sur les futures conditions de circulation de l'A1, de l'A21 et des routes départementales proches (trafic supplémentaire PL et VL, sécurité publique, qualité de service, remontée de file, saturation du réseau). Une analyse fine de l'augmentation du trafic qui, en théorie, est la résultante entre la concentration sur la plate-forme qui génère un trafic d'origine régional et la captation du trafic routier de transit liée à la mise en œuvre d'un service intermodal, doit être intégrée.

Cette analyse est nécessaire dans la mesure où le réseau autoroutier connaît déjà à l'heure actuelle des problèmes récurrents de saturation et une dégradation des niveaux de service (cf. éléments du PDU en page 26 de l'étude d'impact). Tout en reconnaissant que le projet est susceptible d'avoir un impact positif en termes de report modal et de réduction du trafic routier au niveau national voire international (sans que pour autant le dossier ne contienne des éléments d'appréciations tangibles de la répartition actuelle des modes de transports des marchandises), il n'en reste pas moins que le dossier prévoit une augmentation importante (environ 4 000 véhicules par jour) du trafic de véhicules légers et de poids lourds.

Une analyse des effets du projet sur le trafic ferré doit aussi être intégrée (nombres de trains supplémentaires, fréquences, horaires), intégrant les incidences acoustiques. Le dossier ne précise pas le projet « d'autoroute ferroviaire » Dourges-Hendaye en cours d'approbation pour lequel il existe des interactions avec le projet présenté.

En termes d'accessibilité, le dossier ne contient pas de plan à la bonne échelle permettant d'inscrire l'opération dans le territoire et notamment sur le volet accessibilité routière à partir des autoroutes A1 et A21. Il semblerait que l'accès depuis l'A21 soit physiquement impossible. De plus, la mise en place d'une limitation de gabarit en accès vers la RD 306 présente deux impacts. D'une part l'accès vers l'A21, artère structurante de l'ancien bassin minier n'est possible qu'à partir de la liaison vers l'A1. Cette disposition introduit une concentration des trafics vers une sortie unique sur l'A1. D'autre part, la desserte des territoires à partir de la plate-forme par la RD 306 est rendue impossible. Sur ce point, les conditions de mise en œuvre de la limite de gabarit ne sont pas explicites (limitation en hauteur).

En conclusion, s'agissant du volet déplacements, les incidences potentielles du projet nécessitent, entre autres, que le dossier contienne de réelles orientations en faveur du développement de modes de déplacement alternatifs (transports en commun, navette).

Santé

L'analyse des effets du projet sur les **nuisances sonores** se fonde sur une modélisation acoustique, qui démontre le respect global de la réglementation en termes d'émergence sonore notamment du fait de la réalisation d'une butte anti-bruit. Cependant la modélisation montre que certaines habitations subiront des nuisances importantes incompatibles avec la réglementation. L'absence de l'étude acoustique en annexe de l'étude d'impact ne permet pas d'exploiter pleinement les résultats. Des mesures visant à réduire les émergences à la source ou de renforcement acoustique des façades doivent donc être proposées par le maître d'ouvrage pour ces habitations. L'impact acoustique lié au fonctionnement de la zone (chargement/déchargement, équipement de climatisation/réfrigération) n'est, par contre, pas étudié.

Le volet **sanitaire** ne prend pas en compte les effets du projet en phase d'exploitation et en phase chantier :

- sur la pollution atmosphérique engendrée par les trafics supplémentaires mais aussi par les activités (chauffage, process),
- sur les nuisances sonores issues de l'augmentation du trafic routier mais aussi issues de l'augmentation du trafic ferré et ceci à une échelle locale, régionale voire nationale (autoroute ferroviaire Dourges-Hendaye),
- sur la santé des personnes en particulier les personnes sensibles (une crèche étant prévue sur le site).

.../...

.../...

S'agissant de la **qualité de l'air**, il est rappelé que l'ensemble de la région Nord – Pas de Calais fait actuellement l'objet d'une procédure contentieuse communautaire sur la question des particules dans l'air, les transports constituant une des sources de poussières dans la zone administrative de surveillance de Lens-Béthune-Douai. Les résultats des stations de mesures d'ATMO Nord – Pas de Calais montrent, en effet, une qualité d'air moyenne (nombreuses heures de dépassements du seuil d'information sur la station d'Harnes). Une analyse sur une période de 3 années aurait été pertinente. Sur la période 2007 – 2009, la concentration moyenne triennale en PM_{10} est de $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour une valeur guide OMS de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Une analyse de ces résultats au vu des échéances inscrites dans la loi Grenelle I (article 40 I et notamment l'objectif de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $PM_{2,5}$) serait utile.

Le chauffage/climatisation des bâtiments ainsi que les transports induits impacteront la qualité de l'air. Or, sur le premier point, aucune précision n'est fournie. Le principal impact lié à l'extension de la plate-forme provient du trafic routier supplémentaire estimé à 3960 véhicules/jour dont 660 poids lourds. Une étude sur les déplacements des employés de la zone montre un usage important de la voiture individuelle (86 %). Un plan de déplacement de zone est en cours d'élaboration afin d'augmenter la part de mobilité durable (transport en commun, covoiturage, vélo et marche) à 30 % des déplacements. L'impact de cette mesure aurait pu être modélisé pour tenir compte des mesures mises en œuvre et valoriser cette démarche.

Par ailleurs, compte tenu du fait que le dossier précise en pages 71 et 72 que le site présente de fortes concentrations en cadmium, une analyse complémentaire sur la **pollution des sols** (étude de sol et plan gestion des pollutions) est donc attendue pour démontrer la compatibilité avec la prévision d'installer des établissements sensibles (crèche), selon la méthodologie prévue par la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sites pollués d'établissements sensibles. On notera, par ailleurs, une contradiction avec le contenu de la page 161 qui laisse supposer qu'il n'y a plus de problème de pollution. A ce titre, une description plus poussée de la campagne d'investigation (nombre de prélèvements, résultats...) et une délimitation de la zone la plus polluée est nécessaire. L'étude d'impact doit apprécier le risque sanitaire par rapport à l'usage (plan de gestion). Dans un tel cas, soit la pollution est limitée et elle est enlevée, soit elle est importante et dans ce cas, la suppression des voies de transfert peut être une mesure de gestion (par exemple, recouvrement par du bitume).

Justification du projet

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Le dossier ne présente pas la justification environnementale ayant conduit à retenir ce choix alors même que l'objectif premier de cette plate-forme est le report modal des transports de marchandises et donc la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances routières (pollutions, nuisances sonores...). Ainsi le dossier pourrait présenter et valoriser un bilan d'exploitation de la plate-forme multimodale actuelle précisant la part globale et relative de chaque mode pour les entrées et les réexpéditions, et une prévision des reports à venir à moyen et long termes et en déduire une évaluation des gaz à effet de serre non émis, notamment pour appuyer la justification du projet au regard des enjeux environnementaux.

Cette insuffisance devra aussi tenir compte des évolutions du projet qui pourront être rendues nécessaires pour prendre en compte l'avis du CNPN concernant la demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées.

Compte tenu des enjeux liés à la gestion hydraulique de l'eau au niveau du territoire, la réalisation de bâtiments de grandes superficies (de $80\,000\text{m}^2$ à $120\,000\text{m}^2$) aurait dû conduire le maître d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures de réduction d'impact visant à réduire les volumes d'eau à gérer, comme la réalisation de toitures et de parkings végétalisés et/ou la récupération et la réutilisation d'eaux de pluie.

.../...

.../...

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

La note méthodologique est bien présente dans le dossier mais gagnerait à être étoffée.

3. Prise en compte effective de l'environnement

- **Aménagement du territoire**

Les principales orientations, dans ce domaine, de la loi Grenelle du 3 août 2009 consistent à assurer une gestion économe de l'espace et à limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

La localisation du projet en milieu rural, éloigné de l'urbanisation, se justifie par l'objet même du projet (zone logistique nécessitant des infrastructures de transport) et par la proximité d'axes de transports majeurs (autoroute, voie d'eau et voies ferrées). Il y a toutefois un risque d'incitation à la consommation de terres agricoles et d'augmentation des déplacements locaux (domicile-travail). L'absence de propositions opérationnelles de desserte par les transports en commun doit être soulignée.

- **Transports et déplacements**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 préconisent de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageurs (article 12).

La localisation de la zone actuelle et son extension à proximité d'un terminal trimodal constituent une démarche pertinente pour développer le fret ferroviaire et fluvial et inciter au développement des reports modaux. Un retour d'expérience sur les conditions d'utilisation de ce terminal trimodal par les utilisateurs des zones logistiques actuelles aurait été intéressant pour évaluer de manière satisfaisante l'ampleur du report modal. De même, le dossier ne précise pas les effets attendus de l'extension envisagée.

Le projet ne propose pas pour les déplacements domicile-travail d'alternative au mode routier. La proximité de l'autoroute A1 et la desserte imposée par l'échangeur autoroutier sont susceptibles d'impliquer le recours accru à l'utilisation des véhicules. Il n'y a pas de desserte du site par les transports en commun et aucune n'est prévue à moyen terme. Des réflexions sur une desserte en transport en commun (déviation de lignes existantes) sont néanmoins en cours. Les modalités de la mise en œuvre d'une desserte efficace de la zone par les transports en commun, si elle est possible, devraient être précisées dans le dossier.

- **Biodiversité**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Ce projet comporte des enjeux forts en matière de préservation des espèces et des habitats (présence d'importantes populations d'espèces protégées) qui gagneraient à être développés. En l'état, l'absence d'éléments techniques et scientifiques garantissant la préservation de ces enjeux (cf l'avis du CNPN) doit être soulignée.

- **Émissions de gaz à effet de serre**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du CU (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

Il importe préalablement de souligner que la vocation première de ce projet vise à renforcer le report modal en cohérence avec les objectifs des lois Grenelle.

.../...

.../...

L'augmentation locale, voire régionale, des trafics routiers impliquera toutefois une augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui n'est pas évaluée dans le dossier. Ainsi, il est difficile d'apprécier et de quantifier les bénéfices réels nets du programme en termes de réduction des gaz à effet de serre.

Le dossier indique en page 175 qu'un équilibre déblais/remblais au sein du site sera recherché afin de limiter les évacuations hors site. Cette approche permettra de limiter les déplacements des engins de chantier (trafic poids lourds) et donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Si, par ailleurs, une démarche Haute Qualité Environnementale sera recherchée pour la conception des bâtiments logistiques, le dossier ne précise toutefois pas les mesures opérationnelles qui seront mises en œuvre concernant les économies d'énergie des bâtiments (type d'isolation, exposition des bâtiments), la limitation des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier (transport alternatif des matériaux de construction, filières courtes) et le recours aux énergies renouvelables (photovoltaïque, biomasse, bois, géothermie, aérothermie...).

Or, en vertu de l'article L 128-4 du code de l'urbanisme « Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L 300-1, et faisant l'objet d'une étude d'impact doit intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ».

• Environnement et Santé

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Le projet est de nature à augmenter les émissions de gaz à effet de serre, les émissions polluantes et les nuisances sonores à proximité du site mais aussi au niveau régional, suite au trafic routier et ferroviaire induit. Le report de trafic routier vers la voie d'eau ou la voie ferrée constitue le bénéfice majeur du projet à une échelle globale. Cependant, l'absence d'éléments d'appréciation des reports actuels vers ces deux modes alternatifs et l'absence de définition d'objectifs de report pour cette extension ne permet pas d'appréhender clairement les bénéfices globaux du programme.

• Gestion de l'eau

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion des ressources en eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

La gestion de l'eau prévue sur le site est très classique et les éléments d'analyse présentés dans l'étude d'impact ne permettent pas d'apprécier totalement les effets du projet sur la ressource en eau.

Compte tenu des enjeux liés à la gestion hydraulique de l'eau au niveau du territoire, la réalisation de bâtiments de grandes superficies (de 80 000m² à 120 000m²) aurait dû conduire le maître d'ouvrage à mettre en œuvre des mesures visant à réduire les volumes d'eau à gérer, comme la réalisation de toitures et de parkings végétalisés et/ou la récupération et la réutilisation d'eaux de pluie.

4. CONCLUSION

Ce projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges est conforme aux orientations nationales en faveur du report du fret vers la voie d'eau et la voie ferrée et contribue ainsi à la mise en œuvre des orientations de l'article 11 de la loi Grenelle du 3 août 2009.

L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité et permet d'apprécier les principaux enjeux environnementaux du site (biodiversité, déplacements, eau et paysage). L'analyse des incidences du projet sur un certain nombre d'enjeux (eau, santé, déplacements) gagnerait à être mieux argumentée. Elle aurait ainsi pu utilement s'appuyer sur un retour d'expérience des modalités de fonctionnement actuelles de la plate-forme.

.../...

.../...

Les mesures actuellement identifiées dans la présente étude d'impact pour réduire ou compenser les incidences du projet sont, principalement pour les volets biodiversité (destruction d'espèces et d'habitats protégés) et également déplacements (trafic routier important de l'ordre de 4 000 véhicules par jour), à ce stade insuffisantes. S'agissant de ce dernier, l'absence d'un bilan du fonctionnement de la plate-forme actuelle et d'une présentation des objectifs et de la stratégie en termes de report modal ne permettent pas d'apprécier pleinement les bénéfices de ce projet quant à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Les études réalisées ou à finaliser doivent donc s'accompagner d'engagements fermes, en particulier sur la thématique déplacements (déplacements pendulaires et report sur la voie d'eau et le fer), eau et assainissement, biodiversité ainsi que santé.

L'ampleur du projet et de ses incidences, notamment en matière de biodiversité, eau et déplacements, (destruction d'espèces et d'habitats protégés, trafic routier supplémentaire induit) nécessiteraient ainsi que le dossier soumis à l'avis de l'autorité environnementale soit complété.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dominique BUR