



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Lille, le 11 FEV. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Objet : avis de l'Autorité environnementale, suite à la consultation du Syndicat Mixte pour la plate-forme multimodale de Dourges sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « extension de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 » à Dourges.

Réf : 2012-12-12-212

Le projet de création de zone d'aménagement concerté de la plate-forme multimodale de Dourges est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement (zones d'aménagement concerté sur le territoire d'une commune dotée d'un PLU n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale permettant l'opération).

En application de l'article L 122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

Un avis de l'Autorité environnementale sur le projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges a été émis en date du 02 juin 2011.

L'avis porte sur la version de juillet 2012 de l'étude d'impact ayant fait l'objet d'un accusé réception en date du 12 décembre 2012.

1. Présentation du projet

Le projet prévoit la création d'une zone d'aménagement concerté, sur une emprise de 105 hectares, sur les communes d'Ostricourt, Dourges, Oignies et Evin-Malmaison. Il s'agit de créer une troisième zone logistique constituant une extension de la plate-forme multimodale DELTA 3.

L'extension de la plate-forme consiste en la réalisation de :

- une zone logistique composée de 300 000 m² de bâtiments logistiques ;
- une zone de 5 hectares, destinée à l'accueil d'activités tertiaires ;
- une déviation de la RD 306, qui permettra *in fine* de rétablir les liaisons routières entre les hameaux de La Cuve et de Harponlieu.

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux de ce projet visant à renforcer la capacité logistique de la plate-forme multimodale concernent les transports et déplacements, la préservation du milieu naturel, la gestion de l'eau et des risques.

2. Qualité de l'étude d'impact

Le dossier d'étude d'impact répond aux prescriptions de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude est proportionné à la nature et à l'ampleur du projet ainsi qu'aux enjeux du territoire.

2.1. Transports – Déplacements

Le projet d'extension de la plate-forme multimodale s'articule autour de plusieurs infrastructures de transport : canal à grand gabarit, réseau ferré national, réseau ferré interne de Delta 3, autoroute A1 et terminal de transport combiné.

Le choix du site, localisé au plus près des infrastructures de transport, et permettant de créer des bâtiments de taille adaptée à la dimension logistique nord-européenne de la plate-forme, apparaît pertinent.

Le terminal de transport combiné, utilisé à la moitié de ses capacités, pourrait bénéficier de l'implantation de nouvelles activités logistiques.

A l'intérieur du site, des aménagements de la desserte sont prévus et présentés dans le dossier. Plusieurs giratoires et ouvrages d'art seront créés, et la RD 306, déviée, deviendra l'axe principal de la nouvelle zone. Le nouveau schéma de circulations externes et internes à la zone est présenté page 150 du dossier.

L'accès à la nouvelle zone s'effectuera par :

- une entrée et sortie depuis la zone d'activités actuelle ;
- accès direct au niveau de la nouvelle voirie interne pour les employés du site.

Des comptages et prévisions de trafic figurent à l'étude page 48. Ces chiffres mériteraient d'être plus détaillés mais ne remettent pas en cause la capacité des infrastructures internes à absorber le trafic de la plate-forme.

En ce qui concerne la création du giratoire, présentée pages 138 et 139, l'Autorité environnementale recommande de vérifier que la conception de cet aménagement n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur la sécurité routière (passage à niveau et entrée de giratoire en sortie de courbe...).

2.2. Milieu naturel

Biodiversité

L'extension de la plate-forme multimodale conduit à une modification des habitats en place, composés d'une mosaïque de zones agricoles cultivées, prairies, éléments bocagers, qui ont une place notable au sein des réseaux écologiques locaux.

Le site du projet n'a pas de lien fonctionnel écologique avec la Zone de Protection Spéciale des Cinq Tailles (site Natura 2000) située à 5 kilomètres au nord-est de la zone d'étude. Les Zones Naturelles d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I les plus proches sont le terril d'Ostricourt et la forêt de Phalempin.

Sur la faune et la flore et des milieux naturels, le dossier précise que des inventaires écologiques ont été réalisés en 2000, 2009 et 2010, et souligne qu'un nouvel inventaire est en cours. Sur ces espaces, 44 espèces d'oiseaux, 27 espèces potentiellement nicheuses sont protégées. Les chiroptères sont peu diversifiés puisque seules des espèces à large répartition sont signalées.

Plusieurs mares et un réseau de fossés permettent la présence d'une flore et d'une faune inféodées aux zones humides, en particulier les espèces protégées comme le Butome en ombrelle et l'Oenanthe aquatique, qui occupent les fossés en nombre important, totalisant respectivement 9 et 5 stations. S'agissant de la faune, 6 espèces d'amphibiens utilisent les milieux aquatiques.

L'étude indique que les bouleversements consécutifs du site, tels la destruction de plusieurs mares, le comblement de 6 900 mètres de fossés, la destruction de 1 850 mètres de haies, le changement d'affectation des sols cultivés et prairiaux, sont de nature à détruire des spécimens d'espèces protégées et à réduire leurs habitats.

A ce titre, une demande de dérogation à la protection des espèces protégées, prévue à l'article L 411 du code de l'environnement, a été déposée.

Les éléments du diagnostic relatif aux espèces protégées ainsi que l'élaboration de mesures d'atténuation et de compensation sont repris dans l'étude d'impact.

Ces mesures prévoient d'ajuster le calendrier des travaux pour éviter les périodes de plus grande vulnérabilité des espèces. Pour compenser les remblais de zones humides, de nouvelles mares seront créées en dehors de la zone logistique. La zone d'expansion des crues située au nord du site constituera une zone humide présentant un intérêt écologique.

Ces mesures sont adaptées et devront faire l'objet d'un suivi permettant d'évaluer la fonctionnalité des milieux.

Paysage

Les perceptions visuelles locales de la zone d'extension, depuis les habitations riveraines, constituent l'enjeu paysager du projet. La perception du paysage sera fortement modifiée par le passage d'un milieu naturel ouvert à un milieu semi-fermé à dominante urbaine, du fait de la taille importante des bâtiments.

Le dossier indique que les volumes bâtis ne nuiront pas à la perception des terrils, principaux repères paysagers du secteur.

2.3. Eau

L'étude d'impact présente l'état initial au droit du site, et contient une analyse de la compatibilité du projet avec les orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois-Picardie, qui permet de prendre en compte les enjeux liés à la qualité de la ressource en eau sur le territoire.

Eaux pluviales

Les indications concernant le Courant de la Motte, situé dans le périmètre du site, sont succinctes. En effet, le projet prévoit le rejet des eaux pluviales dans ce cours d'eau via un système de noues végétalisées et un tamponnement dans des zones humides. Ces zones de rétention constituent d'abord des bassins naturalisés. Il conviendra de s'assurer de leur caractère humide (présence d'eau suffisante, gestion écologique...), même si leur fonction première reste la gestion des eaux pluviales.

L'infiltration des eaux pluviales n'étant pas envisageable selon les éléments du dossier, un traitement préalable à la parcelle est prévu. Chaque acquéreur tamponnera les eaux pluviales dans des zones humides aménagées dont il assurera la gestion, puis les traitera via un séparateur à hydrocarbures avant rejet au domaine public et évacuation.

Une réflexion sur l'utilisation de techniques de gestion alternatives au sein de la ZAC, optimisant le foncier disponible, compléterait utilement l'étude.

Eaux usées

En ce qui concerne la gestion des eaux usées, il est indiqué que le principe retenu est le refoulement par pompage vers la station d'épuration d'Hénin-Beaumont, modalité de gestion justifiée par la trop faible capacité de la station d'Ostricourt.

2,4, Risques - Santé

Sites et sols pollués

L'étude d'impact indique que la zone est concernée par la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'environnement (ICPE). Une zone de pollution ponctuelle au cadmium a été recensée. Afin d'apprécier l'adéquation des mesures envisagées avec la situation constatée, le dossier aurait dû présenter les données métrologiques et le plan de gestion de cette pollution.

Bruit - Air

L'étude acoustique intègre le bruit induit par les transports et présente les mesures prévues pour atténuer l'impact. Pour être complète, cette étude aurait pu prendre en compte le bruit généré par les bâtiments et leur fonctionnement

La prise en compte des données de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et des différents programmes régionaux est pertinente. Elle permet de comprendre les enjeux environnementaux liés à la qualité de l'air.

Cependant, si le choix du site est pleinement justifié au regard de son potentiel multimodal, l'étude aurait dû intégrer l'augmentation du trafic routier sur l'ensemble de la zone, en particulier sur l'autoroute A1, l'augmentation de trafic indirecte ayant des conséquences sur la qualité de l'air au sein de l'agglomération lilloise.

3. Prise en compte effective de l'environnement

3,1. Aménagement du Territoire

Le projet est cohérent avec les dispositions du Schéma de Cohérence Territoriale d'Hénin-Carvin qui mentionne la nécessité de pérenniser la plate-forme Delta 3 par des possibilités d'extension, du Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme de Lille-Métropole qui classe les terrains de l'opération en zone à vocation économique, des Plans Locaux d'Urbanisme d'Ostricourt et de Dourges, qui classent les terrains de l'opération en zone destinée à recevoir les installations, constructions et ouvrages de la plate-forme multimodale.

3.2. Transports - Déplacements

S'agissant du transport de personnes, le projet se greffera sur le Plan de Déplacement d'Entreprise initié par le syndicat mixte pour la plate-forme multimodale qui a d'ores et déjà permis la réalisation d'une aire de co-voiturage et de cheminements doux. A terme, la desserte de la zone par les transports en commun devrait permettre une diminution du nombre de véhicules légers.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le projet, à proximité d'axes de transports majeurs, l'autoroute, le fer, la voie d'eau, dispose de tous les atouts pour concourir aux politiques publiques de développement du transport multimodal. Pour une multimodalité plus efficiente, le porteur du projet est invité à renforcer les mesures incitatives à l'usage des infrastructures fluviales et ferrées : optimisation et promotion du plan de masse et des équipements du projet, mise en place de services d'interconnexion entre les divers sites de stockage et d'acheminements (navettes, cavaliers,...), politique tarifaire de location des bâtiments logistiques favorable à ces modes.

Conclusion

L'Autorité environnementale considère que les principaux enjeux du projet concernent en l'espèce, la préservation du milieu naturel, la gestion de l'eau et des risques, et les transports.

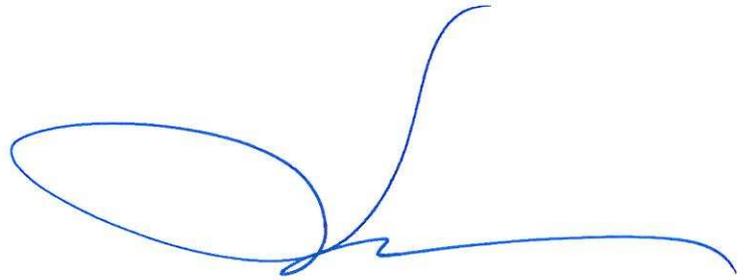
En ce qui concerne le volet « faune-flore », les mesures envisagées dans le cadre de la demande de dérogation à la protection des espèces protégées apparaissent pertinentes. L'Autorité environnementale recommande toutefois de mettre en place une évaluation de la fonctionnalité des milieux écologiques qui seront ainsi reconstitués.

S'agissant de la gestion des eaux, le projet prend en compte les enjeux liés à la qualité de cette ressource. Une réflexion sur l'utilisation de techniques de gestion alternatives au sein de la ZAC compléterait utilement l'étude.

Au regard du risque lié à la pollution ponctuelle au cadmium, il apparaît nécessaire de compléter le diagnostic par des données météorologiques et un plan de gestion.

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC, il est prévu la création de plusieurs giratoires et ouvrages d'art ainsi qu'une déviation de la RD 306 qui deviendra l'axe principal de la zone logistique. L'Autorité environnementale recommande de vérifier que la conception du giratoire représenté page 139 ne présente pas d'incidences négatives sur la sécurité routière.

Enfin, sur ce site qui présente des prédispositions exceptionnelles en termes de transport combiné par route, fer et fleuve, l'Autorité environnementale recommande de renforcer les mesures incitatives à l'usage, par les futurs locataires des bâtiments logistiques, des infrastructures fluviales et ferrées.



Dominique BUR