

Unité Départementale de l'Artois

Affaire suivie par :  
Gérard SELIN  
Tél : 03 21 63 69 17  
Fax : 03 21 01 57 26

Courriel : gerard.selin@developpement-durable.gouv.fr

Réf : B3 012-2017

### Avis de l'Autorité environnementale

Demandeur	DELTA 3
Communes	DOURGES (62)
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique sur le territoire de la commune de DOURGES
Références	Dossier déposé le 14/12/2016 en préfecture du Pas-de-Calais

Le projet visé ci-dessus en objet, qui relève de l'autorisation d'exploiter au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, a fait l'objet d'une étude d'impact.

La demande d'autorisation a été adressée antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Le présent avis de l'Autorité environnementale est produit en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement ; il porte sur la version du 14/12/2016 de l'étude d'impact jointe au dossier de demande d'autorisation.

### Présentation du projet

Le projet porté par la Société DELTA 3 concerne la réalisation d'une plate-forme logistique dénommée « LB1 » et dite « embranchée fer » en raison de la spécificité qu'elle présente d'être raccordée directement au réseau ferroviaire. Cette plate-forme est composée principalement d'un bâtiment de 38 000 m<sup>2</sup> comportant six cellules de taille comparable légèrement inférieure à 6 000 m<sup>2</sup> et une cellule de reconditionnement, et d'un quai fer attenant couvert, de 5 300 m<sup>2</sup>, le long de la façade sud-est.

L'emprise des terrains d'implantation du projet est de l'ordre de 8,5 hectares ; les parcelles concernées sont localisées exclusivement sur le territoire de la commune de DOURGES dans le Pas-de-Calais. Le terrain d'assiette du projet s'intègre au sein d'une zone plus vaste repérée « zone LB » d'environ 17 hectares faisant partie du programme initial « DISTIRAIL DELTA 3 » de la plate-forme logistique et multimodale. Cette zone LB comprend déjà un entrepôt repéré « LB2 » embranché fer, d'une surface couverte de 33 000 m<sup>2</sup>, mis en service en 2005 et actuellement exploité par VIAPOST pour le compte de l'enseigne commerciale KIABI. La localisation du projet « LB1 » de la zone LB est matérialisée sur le plan n°1 joint en annexe.

La plate-forme LB1 sera conçue pour accueillir un seul exploitant qui disposera d'un local gardien à l'entrée, d'une cour camions, de 50 places d'attente poids-lourds et d'un espace parking dédié pour 50 véhicules légers, de 700 m<sup>2</sup> de bureaux et locaux sociaux en R+2, d'un local de charge des batteries alimentant les engins de manutention et de locaux techniques (chaufferie, local transformateur, local sprinkleur).

Les six cellules d'entreposage seront destinées à recevoir tous les types de marchandises de la grande consommation, et donc majoritairement des produits finis constitués de bois, cartons, plastiques et autres matières combustibles. N'y seront pas entreposés d'alcools forts, de produits dangereux type liquides inflammables, ni d'aérosols en quantité significative.

## 1. Qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Programme

La commercialisation de la première phase de l'actuelle plate-forme multimodale DELTA 3, déclarée d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral du 6 octobre 2000, est en cours d'achèvement ; cette première phase aménagée dans le cadre d'une zone d'activités d'une superficie de 330 ha, comprend :

- un terminal de transport combiné, en exploitation depuis décembre 2003, qui permet le transbordement de marchandises en conteneurs et citernes entre les trois modes de transport : rail, voie d'eau et route
- un centre de services composé de deux stations de distribution de carburant dont une réservée aux poids-lourds sur abonnement, deux hôtels d'entreprises, un projet de pôle services, un campus de formation aux métiers du transport et de la logistique doté notamment d'un entrepôt école et dimensionné pour la formation de 2 000 stagiaires par an
- trois zones logistiques repérées LA : 272 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts dont un parc locatif de 150 000 m<sup>2</sup>, LB et LC de dimensions moindres, mettant en jeu des surfaces respectives de bâtiments de 71 000 m<sup>2</sup> (surface comprenant le présent projet LB1) et 21 000 m<sup>2</sup> ; ces deux dernières sont des zones « embranchées fer »
- un projet de parc de services connexes aux services transports : parking poids-lourds sécurisé, restaurant, centre technique poids-lourds, location de remorques, station de lavage poids-lourds et citernes, station-service avec distribution de carburant alternatif.

Le projet de la plate-forme LB1 objet de la demande, inclus dans le programme initial DISTRIRAIL DELTA 3, va permettre d'achever le programme de la zone LB embranchée fer et va contribuer à l'aboutissement de cette première phase.

La seconde phase d'aménagement de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 a été lancée récemment. Elle vient en continuité de la première, à l'Est du faisceau ferroviaire ; elle a aussi été déclarée d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral signé les 09 et 30 septembre 2010 prorogé par arrêté du 30 septembre 2015 ; elle devrait comprendre au final :

- une zone logistique LD d'environ 105 ha destinée à accueillir 350 000 m<sup>2</sup> de bâtiments logistiques, dont font partie les deux bâtiments A et B du lot n°3 autorisé le 28/11/2016 ; d'autres bâtiments logistiques seront édifiés ultérieurement au Sud-Ouest de cette zone ;
- un parc de services et de stockages spécifiques d'environ 4 ha.

Le plan n°2 joint en annexe permet de repérer le projet LB1 au sein de la plate-forme logistique et multimodale, localisé au centre-est de cette dernière, et également la zone d'extension aujourd'hui initiée de la plate-forme existante.

Les travaux relatifs à la création de la nouvelle plate-forme telle qu'elle est envisagée seront menés en un seul chantier dont la durée est estimée à un peu moins d'une année. L'étude a pris en compte et apprécié les impacts liés à cette période de travaux.

### 1.2. Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact aborde l'ensemble des éléments du dossier nécessaires à la compréhension du projet et à l'appréciation de ses enjeux. Il permettra au public d'avoir une connaissance du contexte et des principales caractéristiques du projet, des contraintes et des enjeux environnementaux relatifs au site retenu, des impacts attendus et des mesures proposées.

*Sur le plan du formalisme, pour la lisibilité et la clarté du résumé, une rédaction synthétique aurait été préférée aux nombreuses énumérations reprises dans plusieurs tableaux. Par ailleurs, cette partie du dossier aurait dû s'efforcer de limiter le nombre d'acronymes et autres sigles non explicités.*

### 1.3. État initial, analyse des effets et mesures envisagées

Le dossier présente une description claire, complète et très précise de l'état initial du site et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet.

L'étude d'impact comporte une bonne synthèse des enjeux environnementaux liés au projet et à ses effets, celle-ci a été établie en partie sur la base d'études de reconnaissance anticipées dans le cadre de projets antérieurs au droit même du site et dans son environnement proche, et a permis de définir les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour éviter ou compenser autant que faire se peut les incidences négatives liées au projet. Le niveau de précision de l'analyse correspond aux enjeux identifiés et s'appuie sur des méthodes fiables et adaptées.

Compte tenu de la nature du projet concernant une plate-forme logistique et des caractéristiques du milieu environnant, l'Autorité environnementale considère que le principal enjeu est celui des transports et de l'adéquation des infrastructures, que doivent aussi être examinées les problématiques de nuisances sonores potentielles et de risques accidentels.

### Transports et infrastructures

Le projet s'intègre dans une zone d'activités qui bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité des grandes infrastructures : autoroutes A1 et A21, et qui offre un report modal du transport de marchandises : voie ferrée et voie fluviale avec le canal de la Haute Deûle à grand gabarit ; cette dernière s'inscrit en outre dans le cadre du projet de canal Seine Nord Europe.

L'entrepôt du projet logistique LB1 pourra bénéficier de la multi-modalité de la zone d'activité ; il sera approvisionné par camions par voie routière et aussi par voie ferroviaire ; les marchandises seront expédiées par voie routière vers les différents clients ; elles pourront l'être également par recours aux liaisons de transport combiné. Le site du projet devrait à terme accueillir environ 200 poids-lourds par jour et 50 véhicules légers (soit respectivement 400 et 100 mouvements). Il disposera d'un parking de 50 places pour les véhicules légers du personnel et des visiteurs ainsi que d'un parking poids-lourds de 30 places, hors cour camions interne à l'exploitation et hors zone de stationnement en amont du poste de garde dimensionnée pour 20 poids-lourds.

Le site en projet sera accessible par une voirie interne à la zone LB, en liaison avec les voies qui desservent la plate-forme multimodale directement depuis une sortie dédiée de l'autoroute A1. Les dispositions ont été prises et les aménagements réalisés pour que les poids-lourds accèdent à la plate-forme en projet sans avoir à traverser les zones urbaines.

En phase travaux, les impacts susceptibles d'être occasionnés correspondent à des effets indirects sur la circulation des routes d'accès au chantier, liés en grande partie à la livraison des matériaux. Durant cette phase seront observées les mesures suivantes de réduction des impacts : gestion raisonnée des remblais du site afin de limiter les transports, mise en place d'une emprise chantier optimale, gestion des circulations aux abords de la zone de travaux et mise en place d'une signalisation adaptée.

En phase d'exploitation, l'accroissement relatif du trafic sera non négligeable sur les voies internes d'accès à la plate-forme, moins conséquent sur l'axe autoroutier (l'accroissement du trafic poids-lourds ne sera que de 0,28 % sur l'autoroute A1 ; il sera de 4,5 % au droit de l'échangeur dédié) de même que sur les voies externes de la zone d'activités desservant les communes limitrophes où résideront les salariés. Parmi les mesures existantes ou envisagées pour limiter les impacts, peuvent être précisés : le dimensionnement adapté par anticipation des voiries internes de la plate-forme DELTA 3 et de l'échangeur autoroutier, la création d'un giratoire qui permettra de desservir indépendamment les deux bâtiments de la zone LB, l'encouragement du personnel pour le recours aux déplacements alternatifs : transports en commun, mode doux..., la mise en place d'un plan de déplacement entreprise avec aires de covoiturage.

Les effets cumulés sur le trafic ont été examinés en tenant compte des projets d'extension ultérieurs : zone LD de la plate-forme multimodale DELTA 3 dont les entrepôts A et B ont été autorisés fin novembre 2016, et de la zone d'activités Quai du rivage représentant 28,5 ha, aménagée sur les communes de DOORGES et NOYELLES-GODAULT : les activités futures de la zone LD dans son ensemble et de la zone Quai du Rivage engendreront une augmentation sensible du trafic dans le secteur d'étude. L'ensemble des projets concernant le schéma de circulation et les voiries de l'extension de la plate-forme multimodale permettront de compenser cet impact. Il convient de rappeler que le projet d'une plate-forme telle que celle qui fait l'objet du présent avis était inclus dans le programme initial DISTRIRAIL, à la création de la plate-forme multimodale DELTA 3.

### Biodiversité / faune / flore

Les terrains d'assiette du projet sont implantés non loin du terril n°116-117 de schistes noirs présents côté Nord et ils étaient pour partie intégrés dans une ancienne exploitation minière.

Au droit du site retenu de même que dans son voisinage immédiat, dans un rayon inférieur à 2 km, aucun site du réseau Natura 2000, aucun arrêté préfectoral de protection de biotopes ni aucune réserve naturelle nationale ou régionale n'a été recensée. Le projet sera sans effet direct ou indirect, permanent ou temporaire sur les sites Natura 2000 localisés aux alentours du site.

L'emprise du projet ne recoupe pas de zones humides recensées parmi celles d'importance internationale visées par la Convention RAMSAR, ni de zones humides de moindre importance.

Elle est par contre incluse dans une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique ou Floristique de type I, « *Marais et Terril de Oignies et Bois du Hautois* ». Cette ZNIEFF, constituée des terrils n°110 et 116-117 reliés par un important réseau de cheminements ouverts au public, s'étend sur 213 ha ; le projet occupera 3,7 % de sa superficie, à son extrémité Sud.

Un espace naturel sensible a par ailleurs été identifié au sein de l'aire d'étude relative au terril n° 9-9bis qui présente des potentialités écologiques, notamment en termes d'habitats pour de nombreuses espèces. Cet espace se retrouve en limite Nord du site : l'emprise foncière du projet, telle qu'elle est définie, ne le recoupera pas. De surcroît, les inventaires réalisés n'ont pas mis en évidence d'espèces floristiques et faunistiques protégées au niveau de l'emprise du site.

Au sujet de ce dernier constat, il convient de noter que les terrains objet de la présente demande ont été remaniés dans le cadre du projet antérieur de plate-forme logistique autorisé en lieu et place par arrêté préfectoral du 9 janvier 2009, projet qui n'a pas abouti et dont la caducité a été officiellement actée. Aussi les habitats qui avaient pu être identifiés dans les études initiales comme potentiellement intéressants pour le crapaud calamite et le lézard des murailles, ne sont plus présents aujourd'hui.

### **Agriculture, consommation des terres agricoles et aménagement du territoire**

La création de la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3, au sein de laquelle s'insère le projet LB1, fait partie des orientations d'aménagement du secteur vers un développement économique, permettant entre autres de mieux rentabiliser les prélèvements de terres aux exploitants et d'éviter un futur morcellement du paysage.

Les terrains concernés sont globalement intégrés dans un paysage à la fois rural et urbain bénéficiant de grandes infrastructures. Précisément, ils se situent non loin du terril n°116-117 de schistes noirs présents côté Nord, et étaient pour partie intégrés dans une ancienne exploitation minière. Le chantier et la conception du projet devront d'ailleurs tenir compte, dans l'emprise du site, d'une pollution localisée des sols aux métaux et HAP.

Le projet ne conduit donc pas à une modification de la destination des terrains et n'aura aucun impact sur la consommation d'espaces agricoles. Il pourra même être considéré, avec une importance toute relative, que le choix retenu par le porteur de projet pour cette implantation permettra de limiter l'espace agricole consommé en ce sens qu'il privilégiera la densification des projets logistiques sur la zone DELTA 3.

### **Gestion de l'eau**

Les dispositions liées à la gestion des eaux sur la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3, dont fait partie le présent projet de la zone LB, ont fait l'objet de l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation au titre de la loi sur l'eau en date du 6 novembre 2000, modifié par l'arrêté du 5 novembre 2004 ; elles ont été reconduites pour une validité de dix ans par arrêté du 5 novembre 2010.

Le dossier met en évidence la compatibilité du projet de la plate-forme logistique LB1 avec les orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Artois Picardie couvrant la période 2016-2021, et avec les enjeux du SAGE Marque-Deûle en cours d'élaboration.

La nature des sols au droit du site en projet ne permet pas de privilégier le recours à l'infiltration des eaux pluviales collectées au droit de la future plate-forme ; elles seront collectées et rejetées dans le canal de la Deûle via le bassin de rétention existant équipant la zone LB. Ce bassin, d'une capacité légèrement supérieure à 3 400 m<sup>3</sup>, collecte actuellement les seules eaux pluviales de la plate-forme LB2 ; il a toutefois été dimensionné dans le cadre du dossier loi sur l'eau et répond aux besoins de gestion des eaux collectées sur la totalité de la zone LB d'une superficie de 17 ha.

Les eaux pluviales de toitures de la plate-forme LB1 seront envoyées directement dans le bassin de rétention de la zone LB. Préalablement à leur rejet dans ce même bassin, les eaux pluviales de voiries seront dirigées vers des ouvrages imperméabilisés et pré-traitées dans des séparateurs d'hydrocarbures. Une vanne permettra, en cas de pollution sur le réseau de collecte de la plate-forme LB1, d'isoler le réseau de collecte des eaux pluviales de voiries du bassin de rétention.

S'agissant de la ressource en eau, le projet de la plate-forme de stockage ne sera pas gros consommateur d'eau en phase exploitation ; il induira essentiellement une consommation en provenance du réseau d'eau potable pour les besoins domestiques du personnel, estimée à 637,5 m<sup>3</sup>/an sur la base d'un effectif à terme de 50 personnes.

Les eaux usées, provenant des différents usages domestiques : eaux ménagères, eaux vannes et eaux de lavage des sols, seront traitées dans la station d'épuration voisine d'HENIN-BEAUMONT.

### **Paysage**

Le projet est intégré dans un paysage à la fois rural et urbain bénéficiant de grandes infrastructures, au pied du terril 116-117 de schistes noirs présents côté Nord et pour partie, sur des terrains d'ancienne exploitation minière. Il n'impactera pas les éléments paysagers et patrimoniaux faisant l'identité du bassin minier ; il ne sera pas perceptible depuis les différents sites classés sauf depuis ce terril 116-117 : la vue du futur bâtiment se substituera à celle du bâtiment LB2 existant.

Les terrains concernés par l'implantation du projet sont localisés au sein de la zone d'activité multimodale et logistique DELTA 3, au centre Est de cette dernière, dont les contours ont été précisés lors de sa création au début des années 2000 ; le projet n'induirait donc pas de changement de type d'affectation de la zone vis-à-vis du schéma défini initialement. Il convient aussi de noter que le paysage aborde d'ores et déjà une apparence industrielle avec la présence toute proche du bâtiment LB2 et du terminal.

Les prescriptions du cahier des charges architecturales et paysagères et les aménagements des bâtiments s'orientent vers une mise en valeur de la partie bureaux par la création de courbes et vers la mise en place d'une ceinture végétale. Elles permettront de donner au projet une identité commune à l'échelle de la zone et d'assurer une lecture positive du paysage.

### **Transports et déplacements**

La plate-forme multi-modale et logistique DELTA 3 a été conçue comme un site regroupant une infrastructure de transport combiné et des zones logistiques destinées à accueillir des grands centres de distribution à l'échelle européenne, afin de donner aux exploitants les conditions optimales pour le report modal.

Elle bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité des grandes infrastructures : autoroutes A1 et A21, canal de la Haute Deûle à grand gabarit et lignes ferroviaires, qui la placent au cœur d'un important tissu économique.

Ainsi que mentionné plus haut, le projet accessible par voie routière depuis un échangeur de l'autoroute A1 induira un impact sensible particulièrement sur les voies de desserte interne de la plate-forme multimodale qui ont été néanmoins dimensionnées en intégrant le trafic lié à ce projet prévu initialement dans cette zone LB dès la création de la plate-forme ; l'impact pourra être atténué par l'incitation aux autres modes de transport : ferroviaire avec l'embranchement fer de la plate-forme en projet, et fluvial avec notamment l'arrivée prochaine du Canal Seine Nord Europe qui devrait influencer sur les trafics autoroutiers, par l'aménagement d'un giratoire qui rendra indépendants les accès aux deux sites logistiques de la zone LB.

S'agissant du déplacement du personnel, il faut noter que le Syndicat Mixte de Dourges regroupant les collectivités locales portant le projet s'est engagé dans un processus d'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise, qui a d'ores et déjà permis le développement d'une aire de covoiturage, que des travaux d'aménagement de cheminements doux ont été réalisés et seront développés : des pistes cyclables desserviront la plate-forme DELTA 3 dans son ensemble. Le dossier précise qu'une ligne de bus devrait voir le jour en 2018 pour desservir la zone DELTA3 : ligne LIBERCOURT - HENIN-BEAUMONT entre NOYELLES-GODAULT et DELTA3. A terme, les mesures devraient permettre une diminution des trafics de véhicules légers et favoriser un report modal vers les transports en commun ou les modes doux.

### **Santé et environnement**

#### **Émissions dans l'air**

Des dépassements en ozone et poussières principalement liés au trafic routier important sont observés au sein du bassin Artois/Gohelle/Hainaut.

Les principales émissions atmosphériques liées au projet en phase de travaux seront celles de poussières. L'exploitant a indiqué qu'il serait amené à observer les mesures de réduction suivantes : mise en place si besoin d'un revêtement sur les voiries d'accès du chantier, utilisation d'engins nouvelle génération et limitation de leur vitesse, et arrosage des pistes si nécessaire.

En phase d'exploitation, les sources d'émission seront dues au trafic des poids-lourds de transport des marchandises lié à l'activité-même du site, au trafic des véhicules légers lié pour l'essentiel au déplacement du personnel, et de manière marginale au fonctionnement de la chaudière et à la charge des accumulateurs générant des émissions d'hydrogène. Les mesures d'évitement et réduction observées porteront sur la conception et l'entretien de la chaudière et ses équipements, les mesures périodiques de surveillance au point de rejet, l'incitation au transport des marchandises par voie ferrée pour ce site embranché fer et aussi par voie fluviale en lien avec le futur canal Seine Nord Europe, la réalisation d'aménagements permettant d'empêcher la traversée des zones urbaines par les poids-lourds, et des mesures incitant le personnel à recourir au covoiturage et aux modes doux s'appuyant sur le Plan de Déplacement Entreprise réalisé par le Syndicat Mixte de Dourges : pistes cyclables, transport en commun (prolongement possible de la ligne de « Bus à Haut Niveau de Service » jusqu'à l'entrée de la zone B).

#### Impact sonore

Les zones résidentielles existantes les plus proches sont relativement éloignées du projet LB1 ; elles sont en effet situées à environ 480 m environ au Nord-Est ; les premières habitations du centre-ville de Dourges se trouvent quant à elles à 560 m au Sud-Ouest. Le site sera en activité 7 jours sur 7, de 5 h 00 à 22 h 00 dans un premier temps et à terme, 24 heures sur 24.

En phase d'exploitation du bâtiment logistique LB1, les principales sources d'émissions sonores liées à l'activité du site seront la circulation sur site des poids-lourds et le trafic généré sur la voirie externe.

Les principales mesures de réduction des nuisances sonores portent sur la réalisation d'aménagements pour empêcher la traversée des zones urbaines par les poids-lourds, la limitation de vitesse sur la voirie d'accès au bâtiment LB1 et également sur site, l'extinction des moteurs des poids-lourds lorsque ceux-ci seront à l'arrêt, la présence de voies cyclables et de lignes de transports en commun.

Le dossier ne comporte pas de modélisation des niveaux de bruit en phase d'exploitation de la plate-forme LB1, mais la configuration favorable décrite ci-dessus liée à l'éloignement des premières zones résidentielles ne rend pas indispensable la réalisation d'une telle modélisation.

#### Gestion des déchets

En phase chantier, les dispositions seront observées pour limiter au maximum le volume de déchets produits, pour les trier en vue de leur valorisation ; la gestion des déchets sera intégrée dans une charte chantier propre.

En phase d'exploitation, les déchets seront collectés suivant leur typologie sur site ; des compacteurs seront mis en place ; l'élimination des déchets sera assurée dans des filières dûment autorisées et la traçabilité sera assurée.

#### Risques sanitaires

Conformément aux dispositions de la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation, l'analyse des effets du projet sur la santé a été réalisée de manière qualitative et basée sur le concept « sources - vecteurs - cibles » Elle porte sur les risques sanitaires liés à une exposition chronique des populations aux substances à impact potentiel, hors situations accidentelles.

La principale source d'impact potentiel liée au projet est celle liée à l'augmentation du trafic routier, poids-lourds et véhicules légers, à l'origine d'émissions de gaz de combustion et aussi de nuisances sonores.

Celles-ci seront limitées notamment par l'absence de traversée des zones urbaines compte tenu de la localisation du projet et de son accès direct depuis l'autoroute A1 et par l'observation des mesures suivantes : limitation de la vitesse des véhicules sur le site et sur ses voies de desserte internes, mise à l'arrêt des moteurs en phases de chargement, incitation à la multi-modalité, et pour limiter également le trafic des véhicules légers, par l'incitation à l'utilisation de modes doux, des transports en commun ou du covoiturage.

L'analyse des risques sanitaires conclut à un enjeu globalement faible pour les populations riveraines.

## **Efficacité énergétique**

Les principaux postes de consommation d'énergie en phase d'exploitation seront le chauffage et la climatisation, postes concernant notamment les bureaux.

La conception des bureaux et des entrepôts permettra de réduire les consommations en énergie par la mise en place d'isolants thermiques. L'isolation respectera les exigences de la réglementation thermique 2012 dans les zones concernées.

De par la conception des bâtiments et bureaux et la faible température de chauffage des cellules d'entreposage, qui seront maintenues hors gel à environ 5°C, le projet entraînera une consommation raisonnée en énergie, compatible avec des objectifs de développement durable.

## **Risques accidentels**

L'étude des dangers jointe au dossier de demande d'autorisation a été menée de manière méthodique, claire et adaptée aux enjeux de la plate-forme logistique LB1 en projet ; elle s'articule de manière classique autour des axes suivants :

- description et caractérisation de l'environnement et des installations du site afin d'identifier les potentiels d'agressions externes (exemple des effets dominos liés aux installations voisines) et internes, liés eux principalement à la nature des produits entreposés
- description des cibles à protéger
- analyse de l'accidentologie
- définition de mesures de prévention et de protection prises pour la maîtrise des risques
- analyse des risques et modélisation des zones d'effets associées aux phénomènes dangereux retenus.

Au final, et compte tenu notamment des mesures de prévention qui seront observées et des mesures de protection qui seront mises en place, l'étude des dangers a pu justifier l'absence de phénomène dangereux susceptible d'entraîner des conséquences significatives pour les populations voisines et les tiers.

### **1.4. Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement**

Le projet logistique LB1, embranché fer, résulte de la concomitance entre les besoins du marché, l'essor de la plate-forme multimodale existante et de ses installations et sa situation privilégiée en termes d'accès et d'infrastructures.

Il met à profit la présence d'un terrain de superficie adaptée encore disponible au sein de la plate-forme actuelle et l'existence d'infrastructures et équipements performants, et permettra d'optimiser les infrastructures de report modal existantes et de renforcer le pôle logistique du site.

Le choix d'implantation, lié en priorité à la localisation du terrain non loin du centre des flux de marchandises, ayant pour principales provenances et destinations la région Hauts-de-France, va aussi contribuer à limiter la juxtaposition de parcs d'entreposage diffus ne proposant pas aux futurs exploitants des solutions pertinentes de report modal.

*L'Autorité environnementale considère que le dossier aurait dû présenter plus clairement :*

- *l'importance relative des trafics par voies fluviales et ferroviaires vis-à-vis du trafic routier pour la plate-forme existante, l'évolution de ces trafics alternatifs depuis le démarrage des activités en 2003 et les perspectives futures de développement*
- *l'intérêt (sur les différentes composantes environnementales et sur le plan fonctionnel pour le futur exploitant) que le report modal présente pour le projet logistique LB1 au regard du type de marchandises attendues, et la manière dont l'exploitant pourra y recourir pour les approvisionnements et les expéditions.*

Outre le fait que la plate-forme multimodale et logistique DELTA 3 bénéficie d'une situation privilégiée en raison de la proximité immédiate de grandes infrastructures, des critères environnementaux importants ont présidé au choix de la localisation du projet logistique, parmi lesquels :

- le bénéfice des installations déjà présentes qui ne sont pas à recréer, un trafic mieux circonscrit à la plate-forme et une distance courte pour la rejoindre, l'existence de dessertes adaptées : échangeur et voiries d'accès, des liaisons douces au sein du secteur telles que les pistes cyclables, et un réseau de transport en commun existants et dont le développement est envisagé

- une localisation du site proche du barycentre des flux d'approvisionnements et expéditions concernant essentiellement la région Hauts-de-France
- l'absence de contraintes réglementaires fortes sur le site, non concerné par Natura 2000, par des parcs naturels ou réserves, par la présence de zones humides ou encore de Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux. Sur ce sujet, il faut néanmoins rappeler que le site est partiellement localisé au sein d'une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique de type I.

### 1.5. Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

La méthodologie utilisée pour évaluer l'état initial du site retenu pour le projet et les impacts de ce dernier s'inscrit dans le cadre des textes législatifs et réglementaires en vigueur et s'appuie sur les guides reconnus par le Ministère en charge de l'environnement. L'exploitant a fait appel à des bureaux d'études spécialisés.

L'aire d'étude retenue dans le cadre de l'étude d'impact a été choisie en fonction du contexte local, de la nature et de la taille du projet. L'analyse du contexte environnemental a été menée sur une emprise plus vaste que celle du terrain objet de la demande, variable suivant le domaine étudié.

Les sources utilisées pour la constitution du dossier de demande et de son étude d'impact sont listées en fin de ce dossier : sites internet, documents techniques, consultation de services administratifs et de leur publication, différentes études spécifiques préalables : milieu naturel et inventaires, sols, eaux superficielles et souterraines...

## 2. Conclusion

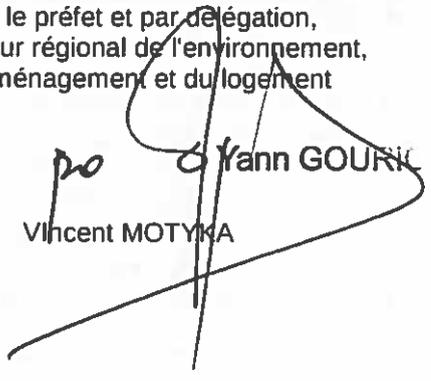
Le dossier est de bonne qualité ; il est basé sur une connaissance précise de l'état initial et propose une analyse pertinente des impacts du projet logistique sur les différentes composantes environnementales qu'il est susceptible de concerner, à la fois en phase travaux et en phase exploitation.

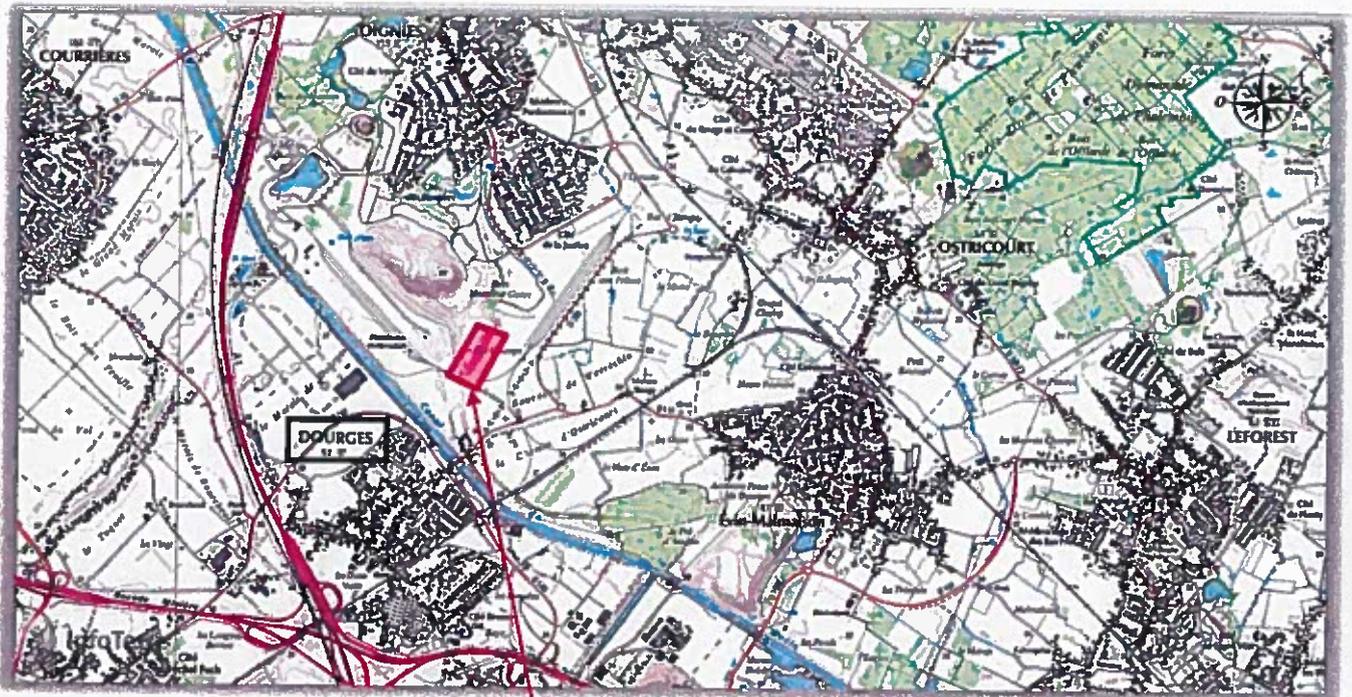
L'Autorité environnementale considère toutefois que le dossier aurait dû être plus précis sur l'importance et l'évolution des trafics par voies fluviale et ferroviaire au regard du trafic routier concernant la plate-forme multimodale et logistique en service depuis 2003, et aussi sur la manière dont le projet s'inscrit vis-à-vis des possibilités de report modal.

Hormis cet élément d'appréciation, le dossier aborde les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

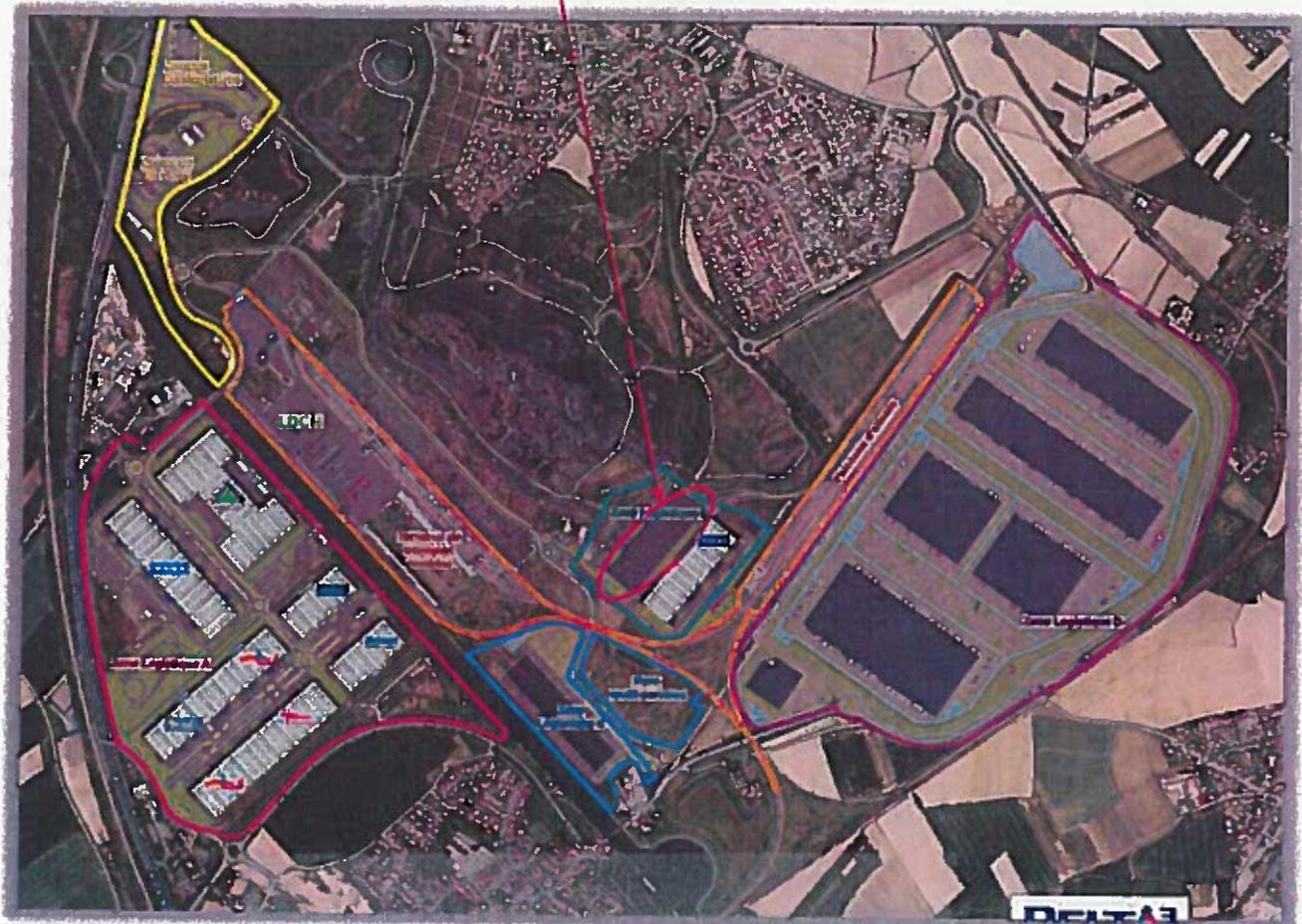
En conclusion, la qualité du dossier permettra au public de se prononcer sur les enjeux du projet au cours de l'enquête publique.

Pour le préfet et par délégation,  
le directeur régional de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

  
Vincent MOTYKA



▲ Plan n°1 Situation du projet LB1



▲ Plan n°2 : Localisation du projet LB1 au sein de la plate-forme DELTA 3

