

LILLE, le 26 FEV. 2010

Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais
Rue Ferdinand Buisson
62020 ARRAS Cedex 9

Objet : Evaluation environnementale.
Projet d'extension de la plate-forme multimodale de Dourges

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 le dossier transmis le 12 février 2010.

Le projet concerne l'extension d'environ 120ha sur les communes d'Ostricourt et de Dourges de la plate-forme tri-modale (route, fer, voie d'eau) de Dourges qui s'étend actuellement sur 330 ha. Il permettra l'implantation de bâtiments logistiques de grandes tailles (80 000m² – 120 000m²) et d'activités tertiaires.

Qualité de l'étude d'impact :

Notion de programme

L'étude d'impact concerne l'extension de la plate-forme multimodale de Dourges existant depuis 2003. En ce sens, en application du IV de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ces aménagements constituent deux projets d'un seul programme. Cette notion de programme est d'autant plus fondée que le dossier précise en page 112 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 donc 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, cette appréciation des impacts est traitée de façon indépendante pour chaque phase et non de façon cumulée pour un certain nombre de volets (volet eau, volet santé, volet milieu naturel). Il est donc difficile d'appréhender les incidences du programme global.

Il aurait 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 mesurées de la plate-forme multimodale actuelle et de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce retour d'expérience aurait pu par exemple 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 quantitative et qualitative 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),
- incidences sur la santé.

Biodiversité

Sur les thèmes de la faune, de la flore et des milieux naturels, le dossier précise qu'une expertise écologique complète du site permettant d'apprécier l'intérêt de celui-ci a été mandatée pour la période printemps 2009-printemps 2010. Ainsi, conformément au 2° alinéa de l'article R.122-3 du code de l'environnement, il est difficile d'analyser complètement « *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 les inventaires (en particulier pour les amphibiens dont l'inventaire n'est pertinent qu'au moment de leur période de reproduction s'échelonnant entre mi-février et mai) ne sont pas encore finis.

Les premiers éléments de l'expertise écologique apparaissent assez sommaires comme en témoigne la cartographie des milieux naturels de la page 77 qui ne reprend pas les milieux naturels/habitats cités au niveau des pages précédentes et qui 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). L'expertise écologique ne semble pas prendre en compte le groupe des Amphibiens (période de prospection inadaptée), ni la faune nocturne (absence de prospection nocturne).

Toutefois, les premiers éléments de l'expertise écologique ont 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 législation relative à la protection des espèces demande en priorité de rechercher des solutions d'évitement de la destruction.

Or, la découverte de cette espèce est remarquable dans la mesure où l'ouvrage « *Plantes protégées et menacées de la région* » réalisé par le Conservatoire Botanique National de Bailleul précise que « *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* ».

La sollicitation par le maître d'ouvrage d'une dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement n'est envisageable qu'après démonstration de l'impossibilité manifeste d'éviter cette destruction.

La procédure de dérogation implique le respect de trois conditions :

- qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes permettant l'évitement de la destruction,
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations locales des espèces concernées. La procédure prévoit à ce propos 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.

L'attention du porteur de projet est attirée sur le fait qu'une procédure de demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces protégées conduite indépendamment de la procédure d'étude d'impact, est susceptible de modifier de manière substantielle l'économie générale du projet.

Il est important de préciser dès à présent que les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires proposées dans l'étude d'impact constituent des engagements du maître d'ouvrage et qu'il est de sa responsabilité de vérifier leur caractère réglementaire et réalisable. Ces mesures constituent aussi des éléments primordiaux du contenu de l'étude d'impact et de l'enquête publique. Or ces différentes dispositions et en particulier la transplantation d'espèces protégées sont susceptibles d'être modifiées voire rejetées dans le cadre de la procédure de dérogation. Ainsi, il semble souhaitable de vérifier la faisabilité technique et écologique de ces propositions avant le lancement de l'enquête publique.

En ce qui concerne les corridors biologiques, le dossier indique en page 90 que le site est localisé au niveau d'un carrefour des espaces naturels de la trame verte du territoire. Malgré cet enjeu fort, le dossier ne précise pas 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 a permis de mettre en exergue la présence d'une espèce protégée au niveau régional. Toutefois, 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 prévu fin mars, et aux conclusions de la procédure de destruction d'espèces protégées. Les mesures que proposera le maître d'ouvrage pour réduire ou compenser les impacts du projet sont donc susceptibles d'évoluer.

Eau

L'état initial du volet eau de l'étude d'impact est plus complet. Ainsi, le dossier contient une approche de la qualité physico-chimique et biologique (indice piscicole, IBN, IBD) de la Deûle (mais pas de données pour le courant de la Motte, exutoire des eaux de ruissellement). 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.

Toutefois, 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,...).

Le dossier ne contient pas d'analyse des incidences hydrauliques du projet sur les eaux superficielles s'appuyant, par exemple, sur un diagnostic 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.

Le dossier ne précise pas les volumes et flux qui seront générés par les futures installations ni où les eaux usées seront rejetées. Un raccordement de ces eaux au système d'assainissement d'Ostricourt (7000 eh) ne semble pas souhaitable compte tenu de la vétusté, de la capacité limitée de ce système d'assainissement et des flux et volumes importants issus des futures installations. Un rejet de ces eaux au système d'assainissement d'Hénin-Beaumont semble plus adapté au vu de la modernisation en cours de cette station d'épuration. 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. 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 un réseau de transports collectifs. Le dossier précise en page 36 que la seule ligne de bus susceptible de concerner le site n'est pas adaptée aux horaires de travail. Le dossier contient les premiers éléments de conclusion d'une étude « déplacements » au niveau de la zone existante reprenant les pistes de réflexion permettant de développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Ainsi, le projet s'inscrivant pleinement dans les objectifs de la loi Grenelle (réduction des émissions des gaz à effet de serre) grâce à l'intermodalité, il doit prévoir en toute cohérence une desserte compétitive par les transports collectifs, pour éviter de générer d'importants déplacements 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.

Les réflexions engagées doivent donc aboutir à des propositions concrètes des opérateurs compétents.

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 ponctuels 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 cette extension engendrera une augmentation importante (environ 10 000 véhicules par jour) du trafic de véhicules légers et de poids lourds. Or, le dossier ne contient pas d'analyse des conséquences de cette augmentation sur les axes routiers et sur les niveaux de services, en particulier en période de pointe.

Une analyse des effets du projet sur le trafic ferré doit aussi être intégrée (nombre de trains supplémentaires, fréquences, horaires) puisque l'intensification de ce trafic est susceptible

d'avoir des effets (incidences indirectes du projet) sur la santé et le cadre de vie des riverains des voies ferrées (pollutions, nuisances sonores).

En termes d'accessibilité, le dossier ne contient pas de plans 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, l'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 sur le volet déplacements, les incidences du projet sur cet enjeu nécessitent que le dossier contienne de réels engagements en faveur du développement de modes de déplacement alternatifs (transports en commun, navette).

Santé

L'état initial du volet sanitaire est issu de mesures in situ et de modélisations qui semblent refléter l'état de l'environnement. L'analyse des effets du projet sur les nuisances sonores se fonde sur une modélisation acoustique de l'environnement. Cette modélisation démontre le respect de la réglementation en terme 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. 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.

Toutefois, le volet sanitaire ne prend pas en compte les effets du projet en phase d'exploitation et 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 ;
- sur la santé des personnes en particulier les personnes sensibles (une crèche étant prévue).

Des mesures adaptées aux incidences sanitaires et spécifiques au projet telles qu'elles auront été identifiées sont à introduire.

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 attendue pour démontrer la compatibilité avec la prévision d'installer des établissements sensibles, suivant 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 143 qui laisse supposer qu'il n'y a plus de problème de pollution.

Justification du projet

En ce qui concerne le respect de l'alinéa 3 de l'article R,122-3 du code de l'environnement relatif « *aux raisons notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, pour lesquelles le projet présenté a été retenu parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une*

description », le dossier ne présente aucune justification environnementale permettant de répondre à cette prescription 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 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, une prévision des reports à venir à moyen et long termes (objectifs) 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.

Prise en compte effective de l'environnement :

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec les orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009, la localisation du projet en milieu rural, éloigné de l'urbanisation se justifie par l'objet même du projet et par la proximité d'axes de transports majeurs (autoroute, voie d'eau et voies ferrées). Cependant cette localisation va contribuer à la péri urbanisation, à la consommation de terre agricole et va induire des déplacements locaux (domicile-travail). La localisation de cette extension comme de la plateforme existante ne semble pas cohérente avec l'article 7 (étalement urbain et consommation d'espaces) de la loi Grenelle en particulier en l'absence de propositions opérationnelles de desserte par les transports en commun.

Cette absence de desserte et notamment ferroviaire de l'extension n'est pas en cohérence avec les orientations prioritaires de l'article 12 de la loi Grenelle (développer le transport de personnes).

La présentation des aménagements prévus pour les espaces naturels et agricoles est très succincte et semble uniquement appréhendée d'un point de vue paysager alors que des enjeux forts en terme de préservation des espèces et des habitats (présence d'une importante population d'espèces protégées) ont été identifiés sur le site. L'absence d'éléments techniques et scientifiques garantissant la préservation de ces enjeux va à l'encontre des orientations du titre II de la loi Grenelle du 3 août 2009 relatif à la biodiversité, les écosystèmes et les milieux naturels.

En matière énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le dossier ne précise pas les mesures 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 (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 raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération »

En ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre, cet aspect constituant l'objectif principal de ce projet, il contribuera au respect des objectifs de la loi Grenelle du fait du report modal qu'il induira. Cependant, le projet va inévitablement s'accompagner d'une augmentation locale voire régionale des trafics routiers générant 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 la proposition des bénéfices réels du programme en termes de réduction des gaz à effet de serre.

Ainsi, la prise en compte de certaines orientations de la loi Grenelle est intrinsèque au projet, en particulier en ce qui concerne l'objectif de réduction globale des émissions de gaz à effet

de serre. Cependant certaines orientations ne semblent pas traitées ou déclinées et nécessitent des compléments pour en démontrer la prise en compte.

- Développer l'usage des transports collectifs de personnes (caractère prioritaire),
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux et en phase d'exploitation),
- Réduire les consommations d'énergie des bâtiments et des activités (isolation et mode de chauffage),
- Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles (justifications techniques, économiques, sociales et environnementales du parti pris),
- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie,
- Préserver et recréer des corridors biologiques,
- Créer ou renforcer les infrastructures de transport en commun (améliorer l'accessibilité du site),
- Créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun,
- Développer le recours aux énergies renouvelables (réalisation de ferme photovoltaïque par exemple au niveau des grands bâtiments logistiques).

CONCLUSION :

L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité et permet d'apprécier les principaux enjeux environnementaux du site. L'analyse des incidences du projet sur un certain nombre d'enjeux (eau, santé, déplacement) pourrait être approfondie et développée en s'appuyant notamment sur un retour d'expérience issu du fonctionnement de la plate-forme existante.

Les mesures d'accompagnement, de réduction d'impact et compensatoires sont susceptibles d'évoluer très fortement pour les thématiques des milieux naturels en fonction du résultat des études et procédures en cours.

Les études réalisées ou à finaliser doivent s'accompagner d'engagements fermes en particulier sur la thématique déplacements (transports de personnes), l'eau et l'assainissement, la biodiversité ainsi que la santé.

Ce projet d'extension de la plateforme multimodale de Dourges est conforme aux orientations nationales en faveur du transfert de fret vers la voie d'eau et la voie ferrée. Il contribue à la mise en œuvre des orientations du chapitre II de la loi Grenelle du 3 août 2009. Cependant, l'absence d'un bilan du fonctionnement de la plateforme actuelle et d'une présentation des objectifs en terme de report modal ne permet pas d'apprécier pleinement les bénéfices de ce projet en terme de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, l'ensemble des orientations de cette loi mérite une attention particulière et une déclinaison opérationnelle visant à démontrer leur prise en compte dans la conception et la réalisation du projet (biodiversité, desserte par les transports en commun, économie d'énergie, recours aux énergies renouvelables).

Cet avis est à joindre au dossier mis à enquête publique et doit faire l'objet d'une publication sur votre site internet.


Jean-Michel BERARD