



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD – PAS-DE-CALAIS  
PICARDIE

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

Numéro d'enregistrement : V4/2016/131

Références :

N° S3IC : 38-446

Lille, le 26 AVR. 2016

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

<b>Demandeur</b>	<u>GOODMAN FRANCE</u>
<b>Communes</b>	LAMBRES LEZ DOUAI
<b>Objet</b>	Demande d'autorisation ICPE et de Permis de Construire pour l'exploitation et la construction d'un bâtiment logistique
<b>Référence</b>	Dossier déposé le 08 avril 2016 à la Préfecture du Nord Dossier Permis de construire déposé le xx avril 2016 à la Mairie de Lambres lez Douai

Le projet visé ci-dessus est soumis à étude d'impact au titre des rubriques 1 et 36 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement, il est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact référencée A29906\_DDAE Lambres\_Bat C1\_vf\_060416.doc du 06 avril 2016 contenue dans les dossiers de demande d'autorisation ICPE et de permis de construire.

## 1. Présentation du projet

Goodman est un acteur mondial de l'immobilier industriel.

Il investit dans des parcs de bureaux, d'activité, des immeubles logistiques et des centres de distribution. A ce jour, Goodman détient 17.6 millions de mètres carrés d'entrepôts à travers le monde et près de 800 000 m<sup>2</sup> en France.

Le projet visé par le présent avis s'intègre dans un projet plus global de réalisation de 3 entités logistiques sur la ZAC de Lambres-Cuincy. La parcelle dédiée au projet a une superficie totale de près de 35 hectares. Les terrains correspondant à ce projet, situés sur la commune de Lambres-lez-Douai, sont sous promesses de vente de la CAD (Communauté d'Agglomération du Douaisis). Il s'agit ici du bâtiment C1.

Les principales installations liées à l'exploitation du bâtiment C1 seront :

- une zone de réception et expédition des marchandises constituée de 4 ateliers (70 484 m<sup>2</sup>) dont 2 seront surmontés par des mezzanines munis de convoyeurs entièrement automatiques auxquels seront suspendus des sacs de marchandises. Ces 4 ateliers comporteront notamment des chaînes de tri manuelles, des postes d'emballages et une trieuse automatiquement pour la sortie des marchandises ;
- 8 cellules de stockage de matières combustibles : 4 cellules de part et d'autre de la zone de réception et expédition des marchandises. Le stockage dans les cellules se fera en picktowers et étagères ou en rack de type palettier.

Les marchandises accueillies devraient être principalement composées de vêtements, chaussures et accessoires de mode.

## **2. Qualité de l'étude d'impact**

### **2.1 Notion de programme**

Le projet Goodman C1 ne s'inscrit pas dans un programme au sens du Code de l'Environnement et plus particulièrement du II 12° de son article R.122-5.

### **2.2 Résumé non technique**

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier. Il est lisible et clair. Il permet au public d'avoir une connaissance du contexte et des caractéristiques du projet, des contraintes et enjeux environnementaux relatifs au site retenu, des raisons motivant le choix du site, des impacts du projet et des mesures proposées.

### **2.3 État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Le dossier présente une analyse de l'état initial et de son environnement ainsi qu'une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales (richesses naturelles, espaces naturels agricoles, zones à enjeux particuliers, eau, air, sol/sous-sol, bruit, déchets, trafic, énergie et santé publique). L'analyse des impacts est menée en fonction des enjeux exposés. L'impact du projet en phase chantier est également pris en compte.

Compte tenu de la nature du projet et des caractéristiques du milieu avoisinant, l'autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux concernent l'insertion paysagère, la biodiversité, le trafic, les impacts potentiels sur la ressource en eau en matière de rejet et les nuisances sonores potentielles.

#### **Paysage**

Le paysage du site est composé de parcelles de nature agricole à l'état de friches et de culture sur une petite partie au sud de l'emprise. Ses environs sont cependant marqués par des zones d'activités, dont certaines sont en développement, et par des infrastructures routières.

La première habitation se situe à 200 m au sud-est du projet et le premier ERP (Etablissement Recevant du Public) à environ 500 m (salle de cérémonie).

Les plus proches installations industrielles, en dehors du site Renault, se trouvent à environ 350 m à l'ouest (entrepôts).

L'intégration paysagère et l'environnement proche du site sont abordés dans le dossier. Des mesures d'accompagnement ont été formulées afin d'apporter une plus-value environnementale au site. Ces mesures concernent les espaces verts liés au projet qui devront permettre d'y favoriser l'accueil et le maintien d'une biodiversité diversifiée (plantation d'arbres, de haies vives diversifiées, de prairies fleuries...)

Le dossier précise que les règles d'urbanisme seront respectées.

#### **Biodiversité/faune/flore**

Le choix du site d'implantation s'est porté sur des terrains auparavant occupés par l'agriculture.

L'étude faune/flore réalisée sur le terrain de la ZAC a permis de constater une absence de sensibilité particulière du site en matière de biodiversité, dans un milieu jugé anthropisé voire très anthropisé (cultures, urbanisation, zones économiques, etc.).

Pour ce qui concerne les éléments contenus dans le dossier en l'état, les enjeux liés à la biodiversité concernent :

- pour les espèces : la Pipistrelle commune, le Hérisson, l'Alouette des champs et la Perdrix grise, le Crapaud commun, la Grenouille rousse ;

- pour la fonctionnalité écosystémique des milieux : le positionnement d'un corridor zone humide identifié dans le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique). Son fonctionnement aurait mérité d'être étudié plus précisément.

Les prospections ont été réalisées aux périodes propices à la reproduction et aucun habitat de reproduction n'a été mis en évidence sur le site. L'autorité environnementale regrette cependant l'absence d'inventaire pour la période automnale. Le diagnostic est donc temporellement incomplet, l'autorité environnementale ne peut se prononcer sur l'absence d'impacts significatifs même si au regard des caractéristiques du site cela s'avère relativement peu probable.

La situation de la zone projet au regard des zones à dominante humides du bassin Artois Picardie a été appréhendée. Pour compléter l'information, quelques sondages pédologiques auraient pu être réalisés pour confirmer l'absence de caractère humide des parcelles.

Si les travaux se réalisent en dehors de la période de nidification, un des impacts serait la perte d'habitats. Cet impact n'est pas jugé significatif pour les espèces, toutefois le porteur de projet propose des mesures d'accompagnement tels que la plantation de haies, de prairies fleuries et l'aménagement de bassins pour faire office d'habitat à amphibiens, libellules et autres insectes aquatiques.

Ces aménagements de bassins pourraient être effectivement une opportunité d'habitat pour ces espèces et permettraient de restaurer ou conforter le corridor écologique de zone humide dont la nature et la localisation restent à préciser. En particulier, de tels aménagements pourraient utilement maintenir voire améliorer la fonctionnalité de ce lien humide entre des habitats d'amphibiens.

Les aménagements décrits dans le dossier ne sont pas suffisamment adaptés (par exemple les versants de bassins avec une pente de 1/2 ne permettront pas aux amphibiens de s'émanciper) et il conviendrait donc de les ajuster lors de leur réalisation.

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

La consommation d'eau est liée aux usages des sanitaires et du réfectoire. Le site sera alimenté par le réseau public. En outre, l'exploitant prévoit la possibilité d'utiliser l'eau issue de la récupération des eaux pluviales pour alimenter les sanitaires. Ce mode d'alimentation n'est possible que pour l'alimentation de la chasse d'eau des toilettes, et en aucun cas des lavabos ou douches présents sur le site, conformément à l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la récupération des eaux de pluie. Le réseau alimentant les chasses d'eau sera physiquement déconnecté du réseau alimenté en eau potable.

Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans un procédé industriel. Les eaux pluviales de toitures, de voiries légères et de parking seront infiltrées via des noues d'infiltration. Préalablement, des traitements adaptés seront réalisés pour assurer la protection du sous-sol et des eaux souterraines. Les eaux résultant de l'extinction d'un incendie ou d'une pollution subiront un traitement adapté et seront éliminées par une autre voie que le bassin d'infiltration.

La protection de la ressource en eau souterraine destinée à la consommation humaine a été prise en compte de manière satisfaisante. Par ailleurs, le dossier présente un avis hydrogéologique favorable pour l'infiltration des eaux pluviales subordonné au respect du protocole et des recommandations émis par l'hydrogéologue expert. Une des recommandations est la mise en place d'une surveillance trimestrielle de la nappe de la craie via l'implantation d'un réseau de 3 piézomètres (1 aval et 2 amonts).

Par ailleurs, des essais d'infiltration ont été réalisés sur site mais à des emplacements et des profondeurs qui ne correspondent pas exactement à l'implantation des futurs bassins d'infiltration. Le dossier aurait gagné en qualité en réalisant des essais géotechniques adaptés à l'emplacement et à la profondeur retenue pour le dimensionnement des bassins d'infiltration afin de s'assurer des hypothèses retenues. En effet, une mauvaise estimation des coefficients de perméabilité peut fausser les calculs voire remettre en cause le principe de gestion par infiltration qu'il a développé.

Le dossier déposé par le pétitionnaire comporte un examen de la compatibilité du projet avec les dispositions du SDAGE Artois-Picardie 2016-2021. Certes, l'analyse de la compatibilité n'est pas très détaillée comme il se devrait, en reprenant les dispositions et argumentant au regard des caractéristiques du projet. Mais globalement, les enjeux sont pris en considération.

Des mesures sont prévues pour éviter toute conséquence dommageable en cas de sinistre pouvant engendrer une pollution accidentelle des eaux souterraines. Notamment, la rétention des eaux d'extinction potentiellement polluées suite à un incendie a été dimensionnée selon les règles en vigueur.

### **Transports et déplacements**

Le dossier présente une estimation de l'impact du projet sur le trafic routier.

Le trafic routier lié à l'exploitation est dû aux poids lourds (PL) (livraison de matières premières, inter-dépôt, expéditions des commandes et divers déchets, maintenance ...etc.) ainsi qu'aux véhicules légers (VL) (personnel et autres véhicules de type entreprises extérieures, visiteurs ...etc.).

Le trafic de véhicules légers s'établira à environ 3000 véhicules par jour. Le mouvement de camions en approvisionnement et expédition sera de 364 camions en moyenne par jour.

Au global, le projet impliquera une augmentation de 23,4 % du trafic PL et VL sur la D621 en direction du nord. En direction du sud, et sur la D650, cet impact sera néanmoins plus modéré (inférieur à 5%). Concernant le trafic PL, il sera particulièrement impacté sur la D650 en direction de l'est (+13,2%) et sur la D621 en direction du nord (+16,9%).

L'impact estimé de l'installation sur le trafic environnant est non négligeable.

L'exploitant juge que les déplacements multi-modaux ne sont pas adaptés aux contraintes de l'activité. Au regard des enjeux sanitaires liés à l'augmentation du trafic et de son impact tant sur le bruit induit que sur les émissions atmosphériques, il aurait pu être malgré tout intéressant d'argumenter cette position par une analyse technico-économique.

Le dossier propose des mesures de réduction ou compensatoires comme la Constitution du Plan de Déplacement Entreprise et Inter-entreprise, la promotion du vélo, l'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons, l'encouragement à l'utilisation des transports publics, la mise en place d'un service d'autopartage et l'incitation au covoiturage.

Le pétitionnaire s'engage aussi à travailler conjointement avec les services gestionnaires afin de définir les aménagements nécessaires pour optimiser la gestion des trafics en entrées et sorties de ZAC. Il s'engage aussi à contacter les maîtres d'ouvrage du réseau routier (Conseils Départementaux), ainsi que le syndicat mixte de transport du Douaisis (SMTD) pour avis sur la capacité du réseau existant à absorber les flux envisagés.

#### **Santé et environnement**

L'activité ne sera pas génératrice de rejet atmosphérique. Les seules sources d'émissions atmosphériques seront les gaz de combustion émis par les véhicules.

Les déchets, produits de manière limitée, seront éliminés dans des filières dûment autorisées.

L'étude acoustique est correctement réalisée. La caractérisation du bruit résiduel est conforme aux préconisations du référentiel régional pour la constitution d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter une ICPE. Cependant, la modélisation du bruit émis par l'activité ne correspond pas parfaitement aux cycles de fonctionnement de l'entreprise : ainsi, les mouvements de véhicules légers ne seront pas lissés sur toute la période nocturne, mais observés principalement au niveau de plages horaires correspondant au changement d'équipes. L'impact réel sera certainement fonction de l'aménagement des accès à la ZAC, lesquels ne sont pas encore totalement définis, et du Plan de Déplacement de l'Entreprise.

La méthodologie employée pour l'évaluation du risque sanitaire est qualitative. Les flux de pollution générés par le trafic routier induit par l'activité ont été correctement estimés. Cependant, l'impact réel tend à être minimisé par comparaison avec une situation observée à l'échelle régionale. Les conclusions de l'étude auraient pu être affinées en étudiant l'impact sur la qualité de l'air au niveau de l'intercommunalité, sur une zone représentative des données collectées par la station ATMO à Douai.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a correctement analysé de manière proportionnée, l'état initial et ses évolutions pour les enjeux considérés.

Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Le dossier prend bien en compte les incidences directes et indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

#### **Risques accidentels**

L'étude de dangers contient un résumé non technique faisant apparaître les résultats de l'analyse des risques.

Les dangers liés au fonctionnement du site seront principalement l'incendie d'une cellule et l'incendie de plusieurs cellules.

Pour chacun des phénomènes dangereux étudiés, des zones d'effets thermiques ont été déterminées. Certains de ces effets sortent des limites de propriété du site. Une cartographie de ces effets est présentée dans le dossier.

Les mesures techniques et organisationnelles visant à réduire les potentiels de dangers sont explicitées et justifiées dans le dossier.

L'étude conclut à un niveau de risque global compatible avec les objectifs définis par la réglementation ICPE.

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

L'analyse du projet au regard des autres solutions étudiées a conduit la société GOODMAN France à choisir le site de Lambres lez Douai pour les principales raisons suivantes :

- l'emprise foncière est suffisante ;
- la proximité des accès aux autoroutes A1 et A21 permet un accès optimisé au site pour les poids lourds et une optimisation des distances parcourues par la proximité aux grands axes et aux pôles urbains importants ;
- la ZAC de Lambres - Cuincy est opérationnelle et le PLU permet la réalisation d'un tel bâtiment ;
- la politique volontariste de la Communauté d'Agglomération du Douaisis dans le domaine du développement économique et de la création d'emplois.

#### **2.5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet**

La méthodologie utilisée pour évaluer les impacts du projet 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.

### 3. Conclusion générale

Le dossier est de bonne qualité et permet de rendre compte des justifications du projet et de ses impacts potentiels.

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement à savoir : réduction du risque à la source, biodiversité, paysages, ressources (eau, air, sols).

S'agissant de l'aspect faune/flore, selon les informations fournies et considérant la nature des habitats, une absence de sensibilité particulière du site a été constatée. L'autorité environnementale déplore néanmoins l'absence d'inventaire sur la période automne. L'autorité environnementale propose que le diagnostic soit complété par un inventaire sur cette période en cas de retard dans le démarrage des travaux de construction.

Le risque accidentel, principale problématique pour ce type d'activité, est correctement développé, l'exploitant prévoit de mettre en œuvre les mesures techniques et organisationnelles visant à en réduire les effets potentiels.

En outre, il conviendrait d'apporter une attention particulière :

- à l'aménagement du site et notamment vis-à-vis ainsi du choix des espèces plantées ;
- à l'aménagement des ouvrages de gestion des eaux pluviales pour y associer des fonctionnalités d'habitats favorables à des espèces de zones humides, ce qui conforterait ainsi les fonctionnalités du fossé identifié comme corridor zone humide dans le SRCE ;
- au respect du protocole et des recommandations émis par l'hydrogéologue expert au regard, d'une part, de la présence de la nappe de la craie quasi affleurante et de sa faible protection au droit du site et, d'autre part, du projet d'infiltration d'eaux pluviales;
- à la réalisation d'essais géotechniques permettant de vérifier les hypothèses retenues pour les coefficients de perméabilité ;
- au respect des engagements pris par le pétitionnaire relatifs à l'impact lié au trafic (mesures compensatoires et consultation des gestionnaires de réseau)
- au respect de la réglementation en matière de bruit et tout particulièrement dans les zones à émergence réglementée.

En conclusion, il peut être considéré que le projet prend suffisamment en compte les enjeux relatifs à l'insertion environnementale du projet.

Pour le Préfet, et par délégation,  
Le Directeur Régional de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Vincent MOTYKA

  
LE DIRECTEUR ADJOINT  
Yann GOURIO

