



PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Numéro d'enregistrement :

Références :

Vos références :

Lille, le **28 MAI 2014**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	GOODMAN LAUWIN 4 LOGISTICS (FRANCE)
Commune	Lauwin Planque (59533)
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt de matières combustibles
Références	Dossier référencé N° de Projet 12NIN030 de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) – version n°2 du 20 février 2014.

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 1 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 2 de février 2014 de l'étude d'impact et de l'étude de dangers, transmises le 25 février 2014.

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 2.5 millions de mètres carrés d'entrepôts dans 12 pays d'Europe dont plus de 700 000 m² en France.

Le projet visé par le présent avis s'intègre dans un projet plus global de réalisation de 4 entités logistiques sur la ZAC de Lauwin-Planque sur un terrain d'une superficie totale de près de 45 hectares. Les terrains correspondant à ces quatre entités, situées sur la commune de Lauwin-Planque, sont sous promesses de vente de la CAD (Communauté d'Agglomération du Douaisis). Il s'agit ici du bâtiment B2.

Il sera construit sur un terrain de 7 hectares environ et comprendra :

- 5 cellules d'entreposage ;
- 30 844 m² de surfaces bâties, 16 836 m² de voiries et parkings et 24 947 m² d'espaces verts ;
- des bureaux, des locaux sociaux et des locaux techniques.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Notion de programme

Le projet n'est pas visé par la notion de programme visée au II 12° de l'article R122-5 du Code de l'Environnement.

2.2 Résumé non technique

Le résumé non technique, clair et concis, permet de bien percevoir le projet dans son ensemble et facilitera la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

2.3 Etat 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.

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état et la proposition d'usage futur, ainsi que les conditions de réalisations sont correctement présentées.

Le choix du site d'implantation s'est porté sur la ZAC de Lauwin-Planque sur des terrains en friche précédemment occupés par l'agriculture. Outre le fait qu'il s'agit d'une zone dédiée de plus de 100 hectares, elle bénéficie d'une bonne desserte par les infrastructures de transport (route, fer, aéroport) avec la possibilité d'accéder rapidement aux grandes agglomérations régionales, nationales et transfrontalières.

L'analyse est proportionnée aux enjeux de la zone d'étude notamment :

Biodiversité/faune/flore :

Concernant les terrains occupés, ils sont actuellement en friche. Ils étaient auparavant utilisés pour les cultures industrielles et les céréales. Des fouilles archéologiques menées ces dernières années ont en outre nécessité un décapage des terres végétales et la création de merlons.

Concernant la flore, les espèces recensées sont de type prairiale, rudérale, de friche et adventices des cultures. Aucune espèce hygrophile ou de milieux humides n'est présente sur le site du projet. En outre, 2 espèces invasives sont présentes ou susceptibles d'être présentes, le Buddléia de David et le Sénéçon du Cap.

Concernant la faune, l'étude relève la richesse cynégétique pour le petit gibier de plaine, la présence d'oiseaux (aucun nicheur protégé), la richesse potentielle en insectes et la zone de chasse d'une libellule, citée comme espèce de la ZNIEFF située à plus de 600 mètres du site, mais non menacée.

Le projet ne se situe pas dans un site classé ou inscrit, aucun Monument Historique n'est recensé dans un rayon de 2km.

Le site n'interfère avec aucun zonage de type ZICO, ZNIEFF, réserve naturelle.

L'étude d'incidence, présente au dossier, conclut à l'absence d'incidence sur la zone Natura 2000 la plus proche du projet (« Pelouses métallicoles de la Plaine de la Scarpe »).

La construction de l'entrepôt s'étalera sur plusieurs mois. L'impact du chantier sera surtout lié à la présence en début de période d'un nombre important d'engins et poids lourds (période de terrassement). Des mesures compensatoires sont par ailleurs mises en œuvre pour réduire l'impact du chantier sur l'environnement local (récupération et traitement des eaux sanitaires, mesures de protection des avaloirs pluviaux, interdiction des dépôts potentiellement polluants, gestion organisée des déchets et de leur évacuation).

Agriculture et consommation des terres agricoles:

Le projet est implanté sur des terrains agricoles actuellement en friche et d'ores et déjà inclus dans la ZAC de Lauwin-Planque. Le bâtiment B2 sera construit sur un terrain de 13 hectares environ dont 62 682m² de surfaces bâties, 36 791 m² de voiries et parkings et 30 983 m² d'espaces verts. Aucun usage agricole n'est directement concerné par ce projet.

Eau :

La seule consommation d'eau est liée aux usages sanitaires. Le site sera alimenté par le réseau public. Il n'y a pas d'utilisation d'eau dans un procédé industriel.

Les eaux pluviales de toitures, de voiries légères et lourdes et de parkings seront infiltrées dans des zones d'infiltration dédiées à cet effet. Préalablement, les traitements adaptés seront réalisés pour assurer la protection du sous-sol et des eaux souterraines.

Les orientations du SDAGE Artois-Picardie 2010-2015 sont présentées et la compatibilité du projet avec ces orientations est étudiée. Le respect de l'orientation relative à la préservation de la qualité des eaux souterraines et de la ressource en eau potable nécessite néanmoins une justification plus précise de l'absence d'impact du mode de gestion des eaux de voirie légère.

Le dossier fait référence aux SAGE Scarpe Aval(arrêté) et Marque-Deûle (en cours d'élaboration). En effet, la commune de Lauwin-Planque est inscrite dans le périmètre du SAGE Marque-Deûle mais les rejets de la station d'épuration de Douai se font dans la Scarpe. Les orientations du SAGE Scarpe aval sont présentées et la compatibilité du projet avec ces orientations est établie.

Des mesures sont prises pour éviter toute conséquence dommageable en cas de sinistre pouvant engendrer une pollution accidentelle des réserves en eau. Notamment, le dimensionnement de la rétention des eaux d'extinction potentiellement polluées suite à un incendie est réalisé au regard des règles en vigueur. Les modalités de mise en œuvre de cette rétention sont décrites.

Paysage :

Le terrain est situé en bordure d'une zone urbanisée et dans une zone d'aménagement et de concertation où d'autres projets ainsi que l'implantation de 4 éoliennes sont prévus.

Le projet ne se situe pas dans un site classé ou inscrit, aucun Monument Historique n'est recensé dans un rayon de 2 km.

Des fouilles archéologiques sont en cours mais le site ne s'inscrit pas dans la zone archéologique sensible de Lauwin-Planque.

L'intégration paysagère et l'environnement proche du site sont abordés dans le dossier. Les mesures paysagères (architecture du bâtiment dans la continuité de l'existant, choix d'essences d'arbres locales, aménagement des bassins techniques) visent à limiter l'impact paysager du site et à son intégration dans son environnement.

Les règles d'urbanisme sont évoquées et le dossier mentionne leur respect.

Déplacements :

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

Le trafic lié à l'exploitation sera composé du trafic de véhicules légers (voitures des employés et des visiteurs) estimé à 150 VL/jour soit 300 mouvements, et du trafic de poids-lourds estimé à 60 PL/jour soit 120 mouvements.

L'impact du trafic est limité sur les autoroutes et la RD621 au regard du dossier. Il est en revanche conséquent sur la RD643. Cet impact devrait être précisé au regard de l'évolution du bruit de fond depuis le comptage considéré de 2009, date à laquelle les entrepôts actuels de la zone n'existaient pas encore.

L'environnement immédiat du site dans un rayon de 500 mètres est uniquement composé de parcelles agricoles et d'autres entités logistiques.

Santé et risques (air, bruit, déchets, GES) :

Air : l'activité proprement dite n'est pas génératrice de rejet atmosphérique.

Les seules sources d'émissions atmosphériques sont :

- les gaz de combustion émis par les véhicules ;
- le rejet de la chaudière fonctionnant au gaz naturel.

Les rejets atmosphériques sont maîtrisés grâce à la mise en place de mesures spécifiques telles que l'arrêt des moteurs sur le site et l'installation d'une chaudière dernière génération.

Déchets : les déchets, produits de manière limitée, seront éliminés dans les filières dûment autorisées.

Bruit : l'étude acoustique présente un état initial et une évaluation du bruit. Cette dernière conclut à une conformité du projet au regard des dispositions réglementaires.

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. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement

Risques accidentels :

Le projet ne se situe pas dans le périmètre d'un plan de prévention des risques naturels.

Les potentiels de dangers des installations sont correctement identifiés et caractérisés. Il en ressort que les risques principaux identifiés pour ce type d'activité sont :

- le risque incendie d'une cellule et émissions de fumées associées ;
- le risque d'incendie d'une cellule qui se propage aux cellules adjacentes ;
- l'explosion d'une de la chaufferie ;
- le déversement de liquides dangereux.

Pour chacun des phénomènes dangereux étudiés, les zones d'effets létales significatives, létales et irréversibles sont déterminées. Certains de ces effets sortent des limites de propriété du site. Le projet reste cependant compatible avec son environnement.

Les mesures techniques (caractéristiques des bâtiments, choix des matériels de sécurité, choix des marchandises présentes) et organisationnelles (mode de stockage, consignes relatives à l'organisation de la sécurité, moyens de protection et d'intervention, plan d'intervention) visant à réduire les potentiels de dangers sont explicitées et justifiées.

L'étude de dangers a été réalisée de manière proportionnée aux enjeux et conformément à la réglementation en vigueur.

Elle conclut à une absence d'impact sur des zones sensibles.

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

GOODMAN a étudié plusieurs sites avant de se positionner sur Lauwin-Planque.

En effet, leurs clients souhaitent que plusieurs paramètres soient réunis afin de s'implanter :

- Bassin d'emploi suffisant,
- Qualité des accès (autoroutes, gares SNCF, aéroports),
- Proximité des plate-formes de transports type DHL, la Poste

Pour ces raisons, GOODMAN avait ciblé plusieurs disponibilités foncières dans la Région Nord-Pas-de-Calais dont Lauwin-Planque et Valenciennes.

Après avoir réalisé des études approfondies, Lauwin-Planque a été retenu du fait des conditions optimales réunies telles que :

- l'emprise foncière nécessaire pour réaliser ces 4 entités logistiques,
- la qualité du bassin d'emploi du Douaisis,
- la qualité des accès,
- la proximité des plate-formes de transports (5 acteurs majeurs se situent dans un rayon de 30 kms).

2.5 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet

La méthodologie utilisée pour identifier les effets du projet a consisté dans un premier temps à dresser l'état initial du site afin d'identifier les secteurs et les domaines sensibles. Suite à cet inventaire, pour chaque thématique, les effets du projet sur l'environnement ont ensuite été évalués dans le périmètre concerné avec, le cas échéant, la prescription des mesures.

L'étude des impacts repose :

- sur une étude qualitative et quantitative des thèmes ;
- sur des prédictions de l'évolution de l'environnement.

Les principales difficultés rencontrées lors de l'étude d'impact sont :

- de pouvoir quantifier chaque impact thématique (dans tous les domaines) ;
- de pouvoir pondérer l'importance des différents thèmes les uns par rapport aux autres ;
- de faire des hypothèses sur l'évolution de l'environnement.

3) Prise en compte effective de l'environnement

3.1 Aménagement du territoire

Le projet se situe dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le projet ne se situe ni à proximité d'un site classé ni dans le périmètre de protection d'un monument historique.

Les bâtiments seront traités à l'identique et dans des tons neutres, les abords seront plantés afin de limiter leur impact visuel.

Considérant le contexte paysager, le projet n'aura qu'un impact modéré sur le paysage.

3.2 Transports et déplacements

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

Le recours à des poids-lourds fonctionnant au gasoil semble le seul mode de mobilité envisagé. On peut regretter que le mode ferré ne soit pas davantage exploité.

L'exploitant prévoit de mettre en place des mesures déjà appliquées sur d'autres sites visant à inciter le personnel à limiter l'utilisation de son véhicule au profit des transports en commun (prise en charge des frais de transport en commun), du covoiturage (centralisation des demandes sur le site) ou à d'autres modes de déplacement moins polluants (organisation de semaine de la mobilité avec présentation de véhicules électriques) sans toutefois en analyser les résultats. Par ailleurs, on note un espace de parking dimensionné pour laisser accès à tout le personnel.

La Zone d'Aménagement Concerté est desservie par la ligne de bus n°4 gérée par le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis.

L'Autorité Environnementale aurait souhaité dans le dossier :

- l'analyse des livraisons à « courte » distance pouvant avoir recours aux véhicules électriques ainsi que des perspectives d'autres mobilités (fer notamment) ;
- l'optimisation des trajets avec gestion partagée des flux avec d'autres partenaires ;
- une démarche sur les alternatives aux poids-lourds diesel (véhicules électriques, GNL).

Le dossier aurait pu être également complété par des précisions sur les itinéraires empruntés pour vérifier que les poids-lourds ne traversent pas des centres villes.

Par ailleurs, les évolutions envisagées pour améliorer la desserte de la zone par les transports en commun devraient être développées.

3.3 Biodiversité

Concernant la faune et la flore, l'aménagement après travaux devra favoriser la continuité écologique par la plantation d'essences locales et un aménagement paysager transitoire entre le site et les zones naturelles. En outre, l'étude menée en 2012 préconise la « multi-fonctionnalité » des bassins recevant les eaux pluviales ; ainsi, ils pourraient être aménagés de façon à favoriser le développement de nouveaux habitats en lien avec les milieux humides et de la faune aquatique, les batraciens.

Le dossier indique que le projet bénéficiera d'un traitement paysager, de plantations d'essences locales et que les bassins seront traités comme des jardins d'eau.

Le dossier gagnerait à être complété par les engagements formels du pétitionnaire par rapport à l'ensemble des préconisations données par l'écologue (création d'espaces verts d'essences locales et de milieux humides) et par l'hydrogéologue (absence de traitement phytosanitaires chimiques y compris sur les parkings).

3.4 Emissions de gaz à effet de serre et utilisation rationnelle de l'énergie

L'activité ne génère pas de rejet industriel.

Les seules sources d'émissions atmosphériques sont :

- les gaz de combustion émis par les véhicules ;
- le rejet de la chaudière fonctionnant au gaz naturel.

L'absence de process industriel limite les besoins en énergie. Ils correspondent essentiellement à l'éclairage des locaux, l'alimentation des engins de manutention et au chauffage des locaux.

3.5 Environnement et Santé

L'évaluation des risques sanitaires liés aux rejets du projet a été réalisée.

L'établissement ne présentera pas de sources d'émissions spécifiques et n'aura de ce fait pas d'impact sanitaire, hormis les flux de transports qui n'ont pas été évalués en terme d'impact sanitaire.

3.6 Gestion de l'eau

L'activité ne générera pas de rejets d'eaux usées industrielles.

Le site produira :

- des eaux vannes qui seront traitées via le réseau communal par la station d'épuration de Douai. L'émission représentera 0.04 % des capacités de traitement de la station ;
- des eaux pluviales qui seront infiltrées :
 1. les eaux pluviales non polluées de toitures seront stockées puis infiltrées, sans traitement, via des bassins dimensionnés pour une pluie centennale ;
 2. les eaux de voiries légères transitent par un séparateur d'hydrocarbures avant d'être infiltrées avec les eaux pluviales de toitures dans des bassins d'infiltration ;
 3. les eaux des voiries lourdes seront collectées par des bouches d'égout équipées de filtres pour un premier pré-traitement et transiteront par un réseau spécifique étanche vers un bassin de confinement. Elles seront ensuite tamponnées et décantées (abattement de la charge polluante) avant de passer par un séparateur d'hydrocarbures et d'être infiltrées via un second bassin. Ce dernier sera équipé d'un lit de sable de 80 cm d'épaisseur qui permettra d'assurer le traitement des eaux à infiltrer conformément aux recommandations de l'hydrogéologue agréé. Ce lit de sable sera entretenu régulièrement pour s'assurer de son efficacité. Les eaux de voiries lourdes font ainsi l'objet d'un traitement et d'une surveillance renforcée.

Avant traitement, les réseaux de collecte des eaux (usées et de voirie) seront étanches pour éviter l'infiltration d'eaux non traitées.

Les contextes géologiques et hydrogéologiques sont présentés dans le dossier : le secteur est concerné par 3 masses d'eau souterraine (nappe des sables tertiaires, nappe située à la base des limons et la nappe de la craie). Le projet est à proximité des champs captants irremplaçables de Flers-en-Escrebieux repris dans le Projet d'Intérêt Général (PIG) signé en 1992 au titre du Code de l'Urbanisme par les Préfets du Nord et du Pas-de-Calais pour la protection de cette ressource en eau.

Le site est en secteur dit « sensible » au sens du classement du PIG et en bordure du secteur de très forte vulnérabilité. S'il ne conduit à aucune interdiction, ce secteur sensible doit être pris en compte en aménageant le site pour éviter tout risque de pollution des eaux souterraines. Le site se situe en grande partie dans une zone de nappe sub-affleurante. Une petite partie est située en zone de très forte sensibilité. Des précautions sont prévues pour la phase travaux pour ne pas impacter la nappe. Cependant, le dossier ne donne que peu d'éléments sur l'impact potentiel de la présence de la nappe sur l'infiltration des eaux pluviales (radier des bassins supérieur à la cote des plus hautes eaux connue). L'effet de l'affleurement de la nappe sur la technique d'infiltration pourrait aussi être analysé.

L'enjeu « eaux souterraines » est ainsi un enjeu majeur du projet au vu de son impact potentiel sur les champs captants de la vallée de l'Escrebieux et sur la ressource en eau potable du secteur. Le projet ne contribue pas à améliorer l'état des eaux souterraines, mais il faudra néanmoins veiller à ce qu'il ne le dégrade pas.

Compte tenu du sens d'écoulement de la nappe, le champ captant de Flers-en-Escrebieux serait concerné par des pollutions potentielles (eaux de voirie, déversements accidentels) sur le site d'aménagement.

L'avis d'un hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique a été recueilli pour le bâtiment B2 conformément aux recommandations de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 31/12/2007 pris au titre de la loi sur l'eau concernant la ZAC de Lauwin-Planque. Le pétitionnaire a intégré dans son dossier les recommandations de l'hydrogéologue en présentant les mesures de prévention et de surveillance nécessaires à la préservation des ressources en eau souterraine. Cependant, le recours aux séparateurs à hydrocarbures n'étant pas toujours adapté au piégeage de la pollution chronique pour des effluents peu concentrés, un dispositif de décantation ou de filtration (par exemple similaire au lit de sable du bassin

d'infiltration des eaux pluviales de voiries lourdes) avant infiltration dans les sols paraît plus pertinent pour le traitement des eaux pluviales des voiries légères.

Le réseau hydrographique est présenté : aucun cours d'eau n'est recensé à proximité immédiate du site (l'Escrebieux est localisé à 800 m et le canal de la Deûle et la Scarpe passent à Flers-en-Escrebieux).

La commune de Lauwin-planque est inscrite dans le périmètre du SAGE Marque-Deûle mais les rejets de la station d'épuration de Douai se faisant dans la Scarpe, le dossier fait référence au SAGE Scarpe Aval(arrêté) et Marque-Deûle. Les orientations du SAGE Scarpe aval sont présentées et la compatibilité du projet avec ces orientations est établie. Le dossier présente succinctement la qualité et les objectifs de qualité des eaux de surface.

Toutefois, le dossier gagnerait à examiner les possibilités de récupération et d'utilisation des eaux de pluies compte tenu des surfaces bâties.

4) Conclusion générale

Le dossier a abordé les différents aspects de manière proportionnée aux enjeux.

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 et mesures spécifiques de maîtrise de la consommation d'énergie).

S'agissant des espèces protégées, selon les informations fournies et considérant la nature des habitats, les enjeux écologiques semblent modérés.

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.

Toutefois sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, les points relatifs :

- aux résultats des mesures alternatives proposées par l'exploitant visant à inciter le personnel à limiter l'utilisation de son véhicule automobile ;
- aux itinéraires de déplacements des poids lourds, au recours à des véhicules propres, aux évolutions de la desserte de la ZAC par les transports en commun ou tout autre transport collectif ou moins polluant ;
- à l'examen des possibilités de récupération et d'utilisation des eaux de pluies ;
- à l'engagement formel de l'exploitant à suivre l'ensemble des préconisations de l'écologue ;

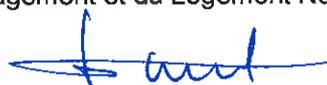
mériteraient d'être pris en compte durant la phase d'instruction.

Par ailleurs, compte tenu du fait que le projet se situe dans l'aire d'alimentation de champs captants, l'Autorité Environnementale recommande l'implantation d'un dispositif de traitement des eaux pluviales de voiries légères similaire au dispositif de traitement des eaux pluviales de voiries lourdes. L'effet de l'affleurement de la nappe sur la technique d'infiltration pourrait aussi être analysé.

En outre, il conviendrait d'apporter une attention particulière à l'aménagement du site ainsi qu'au choix des espèces plantées. Les espèces autochtones seront sélectionnées. Enfin, le calendrier des travaux doit prévoir de réaliser les défrichements et débroussaillages, entre septembre et janvier, soit en dehors de la période vulnérable de reproduction.

Pour le Préfet et par délégation,

Le Directeur Régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement Nord-Pas-de-Calais



Michel PASCAL