ANNEXE 2 :PAGE ADAPTEE DE LA NOTICE D'ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

CSDINGENIEURS
INGÉNIEUX PAR NATURE

EXTENSION DES BÂTIMENTS DE STOCKAGE AUTOMATISÉS ET RÉFRIGÉRÉS, DES INFRASTRUCTURES D'EXPÉDITION ET DES LOCAUX TECHNIQUES DE CL WARNETON

DEMANDEUR : CL WARNETON

NOTICE D'ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

RAPPORT FINAL

Namur, le 13.11.2018
NA01273.300

CSD Ingénieurs Conseils SA
Avenue des Dessus-de-Lives 2, boîte 4
B-5101 Namur
t +32 8 143 40 76
f +32 8 143 47 92
e namur@csdingenieurs.be
www.csdingenieurs.be

PRÉAMBULE

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

TABLE DES MATIERES

Liste des tableaux

Liste des figures

Résumé non technique

Introduction

Le site d'implantation du projet de CL WARNETON se localise sur le territoire de la Commune de Comines-Warneton, en rive gauche de la Lys, proche de la France et de la Région Flamande. La Lys constitue la frontière avec la France. À partir du site, via les routes nationales N515 puis N58, on atteint rapidement au nord l'autoroute A19 de Courtrai à Ypres, et au sud l'autoroute E42 de Dunkerque (France) à Aschaffenbourg (Allemagne).

L'objet de la demande de permis unique est l'extension du hub logistique incluant des installations de stockage et de certaines infrastructures logistiques, sans augmenter la production autorisée de produits finis. L'autorisation sollicitée reprend notamment :

- La construction d'un second bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré avec un « axe de liaison technique » (tunnel aérien équipé de convoyeurs à bande entre le bâtiment existant et le bâtiment projeté) ;
- La construction d'un débarras et d'un hall d'expédition équipé de 15 quais de chargement / déchargement ;
- L'aménagement de nouvelles aires de parking pour camions ;
- L'aménagement de deux ponts sur le ruisseau de Six ;
- La construction d'une réception ;
- La mise en place de cinq réservoirs pour eaux pluviales ;
- La mise en place d'un débourbeur, d'un séparateur d'hydrocarbures, et d'une unité d'épuration individuelle ;
- L'aménagement d'un bassin d'orage avec une zone humide ;
- L'aménagement de talus à l'angle sud-est du bâtiment automatisé et réfrigéré projeté, ainsi que le long de la chaussée du Pont Rouge.

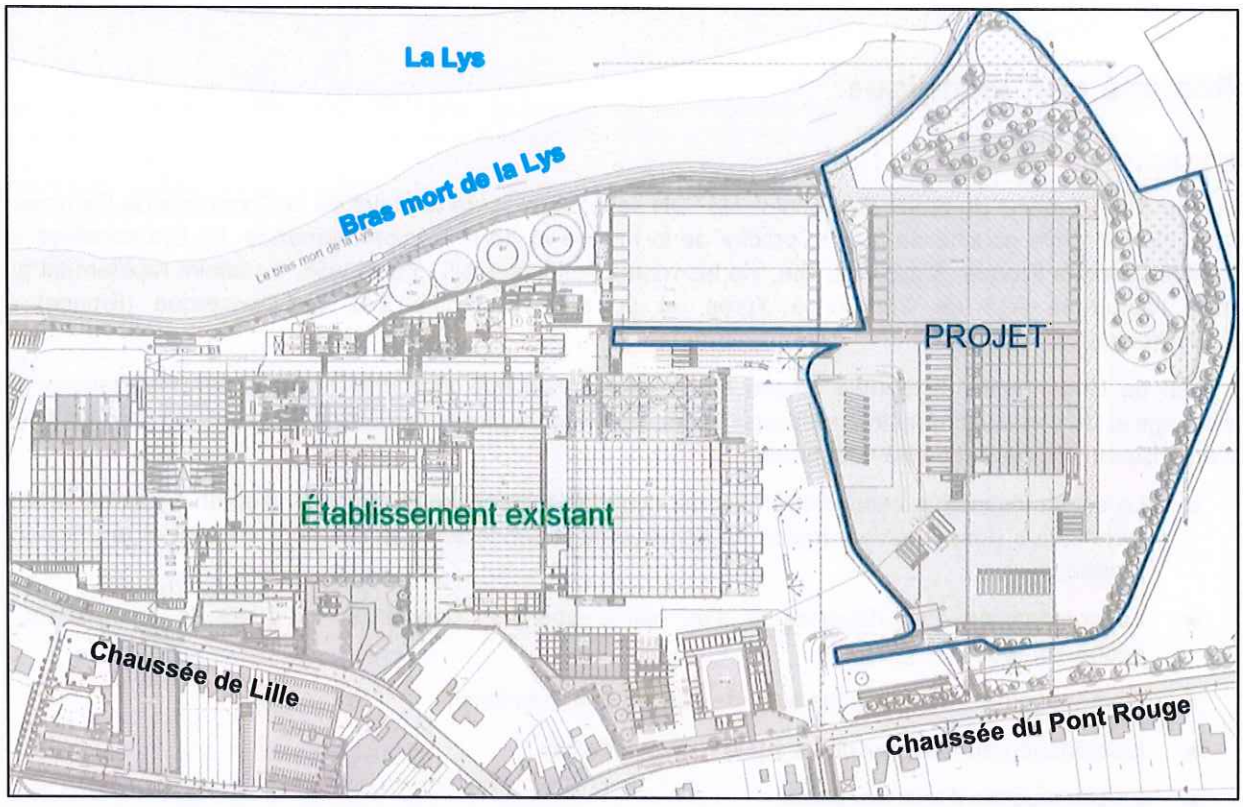

Figure 1: Localisation du site du projet (source : CSD)

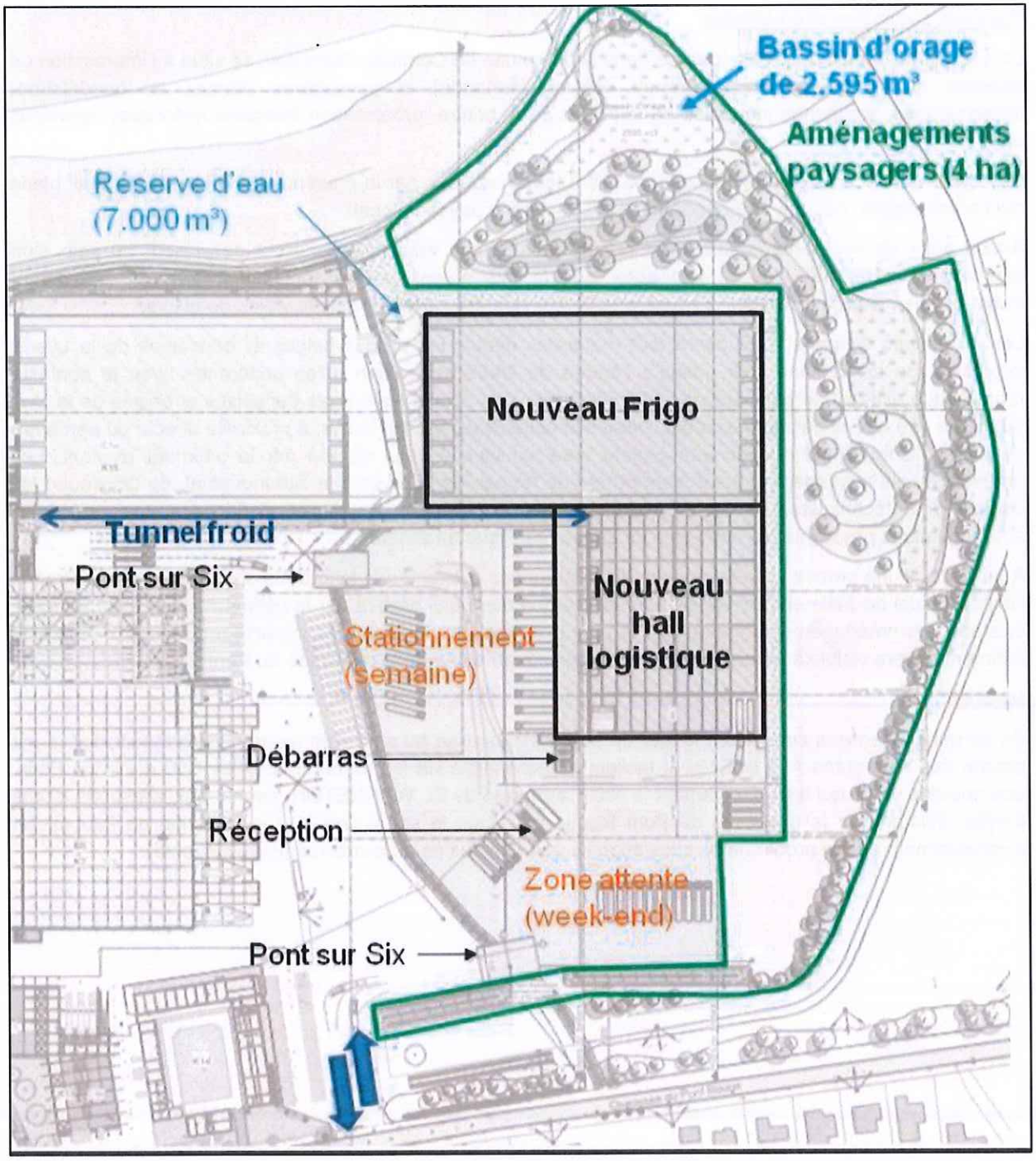

Figure 2: Localisation des infrastructures projetées sur le site du projet (source : CSD)

Il ressort de l'évaluation environnementale que les enjeux majeurs de ce projet sont le paysage et l'urbanisme, la mobilité et la gestion des eaux pluviales.

Paysage, patrimoine et urbanisme

Le site d'implantation du projet, localisé dans la commune de Comines-Warneton, se situe à l'intersection de diverses entités géographiques (France, Région flamande) et paysagères (fermes en quadrilatère, infrastructures, anciennes industries du textile et de la brique, urbanisation française historique, *openfield*, etc.).

Les lignes de force du paysage local sont avant tout marquées par la présence de la Lys et du relief plane qui l'accompagne. Aucune vallée marquée ne structure le paysage local.

Aucun point de vue remarquable n'est orienté vers le site et ce dernier n'est pas inscrit au sein d'un périmètre d'intérêt paysager. Il faut noter que la Lys et ses berges font l'objet d'un parc paysager transfrontalier, le projet Corrid'or, destiné à renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys.

Les incidences du projet sont avant tout marquées depuis les berges belges et françaises de la Lys et depuis la rue de la Mine d'Or, jusqu'à l'entrée de Deûlémont. Bien qu'en cohérence avec le contexte urbanistique existant, le bâtiment projeté limitera les vues depuis les berges françaises et belges de la Lys, au même titre que le bâtiment existant. Depuis la berge française de la Lys, à proximité directe du périmètre du projet, l'effet visuel du bâtiment projeté sera similaire à celui généré par le bâtiment existant. Les aménagements paysagers projetés permettront de fermer les vues vers le site industriel, de dissimuler les équipements techniques, de limiter les vues vers le bâtiment projeté et d'offrir des vues vers des aménagements paysagers en bordure d'un espace publique fréquenté.

A la faveur d'une percée visuelle au sein des plantations existantes le long de la chaussée du Pont Rouge, l'impact visuel du bâtiment projeté sera aussi marqué que celui généré par le bâtiment automatisé réfrigéré existant. Les aménagements prévus par le projet permettront de limiter les impacts paysagers, même si le bâtiment restera visible au-dessus de la haie présente au début de la chaussée du Pont Rouge.

Mobilité

En ce qui concerne la circulation, le site du projet est localisé au sein d'un réseau viaire structurant. Il est proche des autoroutes A19 et E42, et facilement accessible via les routes nationales N58 et N515. Enfin, une nouvelle voirie qui relie directement la N515 à l'entrée de CL WARNETON, permet aux transports lourds d'éviter d'emprunter la chaussée du Pont Rouge qui longe le site à l'ouest. L'exploitation du futur projet n'occasionnera aucun problème de circulation lié au trafic des poids lourds (cf. figure suivante).

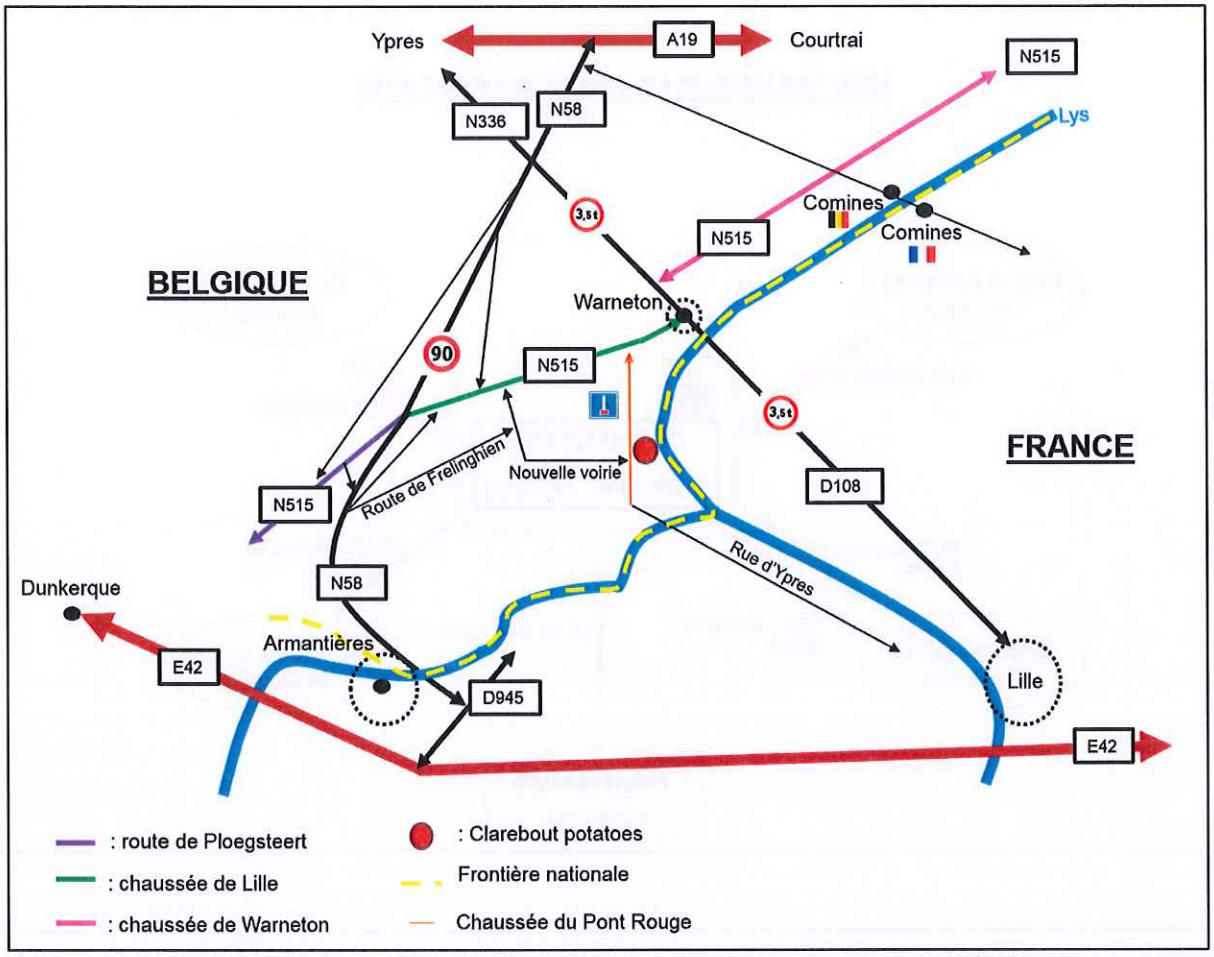

Figure 3: Réseau viaire structurant dans le voisinage du projet (source : CSD)

Au niveau du stationnement, la mise en œuvre du projet n'affectera pas les parkings existants pour le personnel. Il créera cependant 30 nouveaux emplacements de parking pour les camions (dont 10 accessibles pendant le week-end). Cette offre supplémentaire permettra d'éviter le stationnement à proximité de la chaussée du Pont Rouge ainsi que les nuisances qu'il entraîne.

Une partie des activités de CL WARNETON, fonctionnent comme un hub logistique où convergent et d'où émanent une série de flux comme l'illustre le schéma suivant.

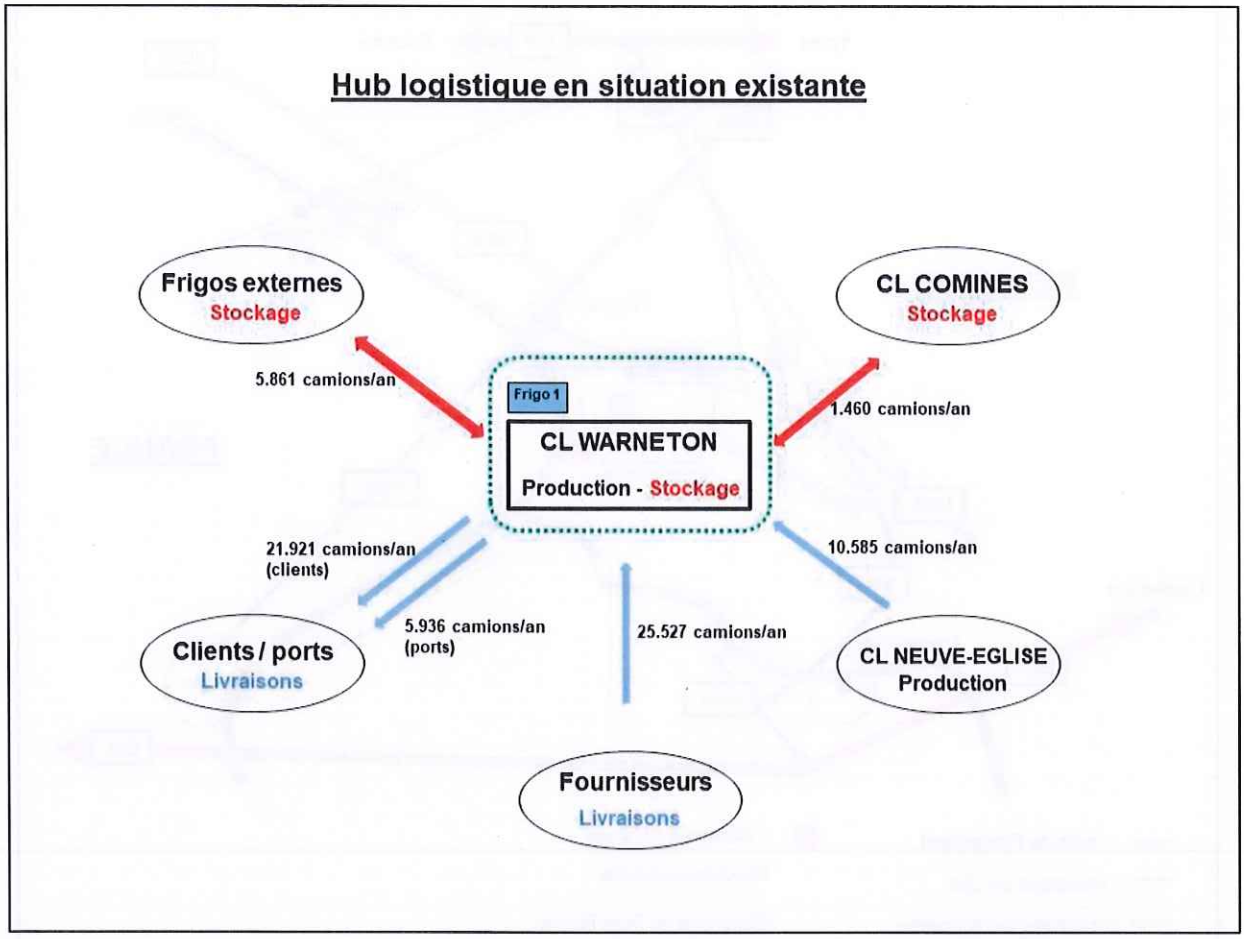

Figure 4: Hub logistique en situation existante et ses flux entrants et/ou sortants (données : CL WARNETON)

L'accroissement de capacité de stockage réfrigéré lié à la construction d'un second bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré permettra à CL WARNETON de centraliser totalement le stockage de sa production. L'entreprise évitera ainsi le transport vers tous les congélateurs décentralisés et fera l'économie annuelle d'un flux aller/retour de 5.861 camions sur le réseau routier.

Si le projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton se réalise, CL WARNETON pourra l'utiliser, ce qui permettra l'économie supplémentaire annuelle du flux annuel des camions aller/retour qui livrent vers les ports nationaux et internationaux, soit 5.936 camions. Ceux-ci pourraient alors être remplacés par l'utilisation de 170 péniches d'un gabarit de 1.000 tonnes.

Eaux de surface

Le site existant de CL WARNETON se situe tout entier en régime d'assainissement collectif. Il est d'autre part localisé en zone d'aléa d'inondation faible à moyen.

Pour son projet, CL WARNETON prévoit un réseau d'égouttage séparatif :

- Les eaux pluviales issues des nouvelles surfaces indurées (toitures et parkings) seront dirigées vers un bassin d'orage dont le trop-plein se déversera dans le ruisseau de Six via un nouveau rejet (R5). Le bassin d'orage sera dimensionné de sorte à temporiser les eaux générées par de fortes pluies.
- Les eaux domestiques provenant du nouveau bâtiment d'accueil seront collectées et dirigées vers une unité d'épuration individuelle puis rejetées via un nouveau rejet (R6) dans le ruisseau de Six.

Aucune autre incidence liée au projet n'est attendue sur les eaux de surface.

Sol, sous-sol et eaux souterraines

Le sol sera entièrement minéralisé, les seuls impacts liés tant à la phase de chantier qu'à celle de mise en œuvre résident dans l'épanchement accidentel d'hydrocarbures issus de véhicules (essentiellement véhicules de génie civil et camions). La mise en place de kits anti-pollution en suffisance, et surtout au niveau des aires de manœuvre et de parking des véhicules permettra de limiter le risque.

Milieu biologique

Le site d'implantation du projet ne bénéficie d'aucun statut de protection en tant que zone naturelle. Il constitue toutefois un habitat d'espèces faunistiques au statut de protection Natura 2000. Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été observée sur le site.

Les sites d'intérêt biologiques ont été répertoriés dans un rayon de 10 km autour du projet, ainsi que le long de la Lys en aval du projet, sur une distance de 30 km. Un site Natura 2000, deux sites de grand intérêt biologique (SGIB) dont un constitue également une zone humide d'intérêt biologique (ZHIB), et trois zones (françaises) naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont présents au sein de ce périmètre :

Le projet s'implante essentiellement sur une zone de grandes cultures qui ne dispose que d'un faible intérêt biologique. Il est toutefois bon de noter la présence d'une prairie humide, ainsi que d'une roselière et d'une typhaie sur la partie sud du périmètre. Il sera dès lors important de limiter les interventions sur ces zones, notamment la roselière et la typhaie, afin de limiter les incidences sur la faune y associée. En effet, diverses espèces d'oiseaux classées Natura 2000 sont potentiellement présentes sur le site, en période de nidification ou d'hivernage.

Plusieurs espèces d'amphibiens et de chiroptères sont sporadiquement signalées, mais la mise en œuvre du projet n'engendrera aucune perte significative de l'habitat de ces espèces. En effet, les espaces verts prévus sur 4,6 ha par le projet, proposant l'aménagement d'une large bande arborée sur talus et d'un bassin d'orage paysager, permettront d'accueillir la faune existante. Le bassin d'orage sera aménagé de manière à maintenir une lame d'eau permanente. Une gestion différenciée de ces espaces ainsi que le choix d'espèces mellifères / nectarifères et à baies pourra en optimiser le potentiel écologique.

Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée sur le site.

Notons enfin la présence de la Renouée du Japon sur les berges de la Lys, qui constitue une espèce invasive à éliminer de manière prioritaire.

Autres thématiques

En ce qui concerne les thématiques de l'air, de l'environnement sonore, de la gestion des déchets ainsi que de la santé humaine, aucune incidence notable n'est attendue sur l'environnement

1. Généralités

1.1 Renseignements administratifs

Objet de l'étude	Construction d'un bâtiment automatisé et réfrigéré, d'un hall logistique muni de 15 quais, d'une réception, d'un tunnel aérien à convoyeur (liaison entre les deux bâtiments réfrigérés), d'un débarras, extension de l'installation de réduction d'oxygène, aménagement de zones d'attente pour camions (30 emplacements), réalisation d'un stockage d'eau pluviale, d'un bassin d'orage avec zone humide et de talus.
Type de procédure	Permis unique
Commune concernée	Comines-Warneton
Demandeur du projet	CL WARNETON
Auteur de l'étude	CSD Ingénieurs Conseils
Autorité compétente	Direction générale Opérationnelle Agriculture, Ressources Naturelles et Environnement (DGO3) – Département Permis et Autorisations (DPA) – Direction extérieure de Charleroi (Fonctionnaire technique) Direction Générale Opérationnelle Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie (DGO4) – Direction extérieure du Brabant wallon (Fonctionnaire délégué)

1.2 Demandeur du permis

Tableau 1: Coordonnées CL WARNETON

Dénomination	**CL WARNETON**
Contact	Aline BELPAIRE
Siège d'exploitation	Chaussée de Lille, 61 7784 Warneton
Tel.	057/44.69.01
Fax	057/44.69.01
E-mail	aline.belpaire@clarebout.com
Internet	www.clarebout.com

CL WARNETON est une entreprise privée belge, mondialement connue dans le secteur de la pomme de terre, grâce à une expérience de plus de 40 ans dans la plantation, le calibrage, le négoce et la transformation de la pomme de terre ; elle est spécialisée dans les produits à base de pommes de terre, précuits et surgelés Les sites de production de CL WARNETON sont implantés à Warneton et à Neuve-Église.

La gamme des produits est très diversifiée et se répartit en frites (de différents calibres), spécialités (cubes / rondelles / quartiers de pomme de terre (avec ou sans pelures), pommes de terre rôties), purée éventuellement conditionnée en croquettes, noisettes, pommes duchesse, et enfin des flocons ou « touffes » de pomme de terre (poudre de pomme de terre).

Le souci constant de la qualité et de l'hygiène est le fondement des procédures fixes et des accréditations en vigueur à l'échelon international. La recherche et le développement continus offrent les meilleures garanties en termes de produits, d'innovation, de qualité et de sécurité.

Une politique soutenue d'investissements ciblés est à l'origine d'un appareil de production de haute technologie qui permet d'anticiper les développements les plus récents au niveau de la production et du conditionnement.

1.3 Objet et contexte du projet

Le projet s'intègre essentiellement dans un contexte de relations client-fournisseur en constante évolution. CL WARNETON constate en effet une évolution dans les attentes de sa clientèle et du marché en général, entre autres :

- Une augmentation de l'assortiment qualitatif et quantitatif des produits :
  - Qualités différentes (dimensions, couleurs des produits, etc.) ;
  - Conditionnements variés (1 kg, 2 kg, 2,5 kg, 5 kg, ...) ;
  - Différents types de frites (sans ou avec *coating*, divers *coatings*).
- La demande des clients d'avoir en stock une importante quantité de chaque type de produits ;
- L'exigence des clients de pouvoir être fournis toute l'année dans toute la gamme des produits ;
- L'exigence des clients de pouvoir être livrés en *just-in-time*, selon leurs conditions, sur toute la gamme des produits ;
- L'augmentation et la diversification du nombre de clients, avec pour chacun d'eux des exigences propres ;
- Et enfin la variabilité de la qualité des pommes de terre pendant les saisons de l'année, voire d'une année à l'autre, ce qui fait que certaines qualités ne peuvent être produites que pendant une période limitée de l'année.

CL WARNETON a pour objectif de rationaliser son transport en internalisant davantage le stock de produits finis sur son site même de Warneton et en diminuant de ce fait une grande partie de sa sous-traitance et de son transport. Cette politique aura pour effet de diminuer le nombre de camions nécessaires.

À plus long terme, la réalisation du projet de la plateforme bimodale du Pont Route offrira une nouvelle perspective à CL WARNETON : l'utilisation du transport fluvial pour remplacer une partie du transport routier. Ce transport fluvial contribuera à une nouvelle baisse du nombre de camions utilisés.

1.3.1 Objet

La notice d'évaluation des incidences sur l'environnement s'inscrit dans le cadre d'une demande de permis unique pour :

- La construction d'un second bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré avec un « axe de liaison technique » (tunnel aérien équipé de convoyeurs à bande entre le bâtiment existant et le bâtiment projeté) ;
- La construction d'un débarras et d'un hall d'expédition équipé de 15 quais de chargement / déchargement ;
- L'aménagement de nouvelles aires de parking pour camions ;
- L'aménagement de deux ponts sur le ruisseau de Six ;

- La construction d'une réception ;
- La mise en place de cinq réservoirs pour eaux pluviales ;
- La mise en place d'un débourbeur, d'un séparateur d'hydrocarbures, et d'une unité d'épuration individuelle ;
- L'aménagement d'un bassin d'orage avec une zone humide ;
- L'aménagement de talus à l'angle sud-est du bâtiment automatisé et réfrigéré projeté, ainsi que le long de la chaussée du Pont Rouge.

1.4 Auteur de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement

Tableau 2: Coordonnées CSD Ingénieurs conseils

Dénomination	CSD Ingénieurs Conseils SA
Siège d'exploitation	Namur Office Park, 2, boîte 4 à B-5101 Loyers
Contact	Eddy CUSTINE
Tél.	081/43.40.76
Fax	081/43.47.92
E-mail	e.custine@csdingenieurs.be

Le demandeur a notifié aux autorités le choix du bureau CSD Ingénieurs Conseils SA pour réaliser la NEIE.

CSD Ingénieurs Conseils représente en Belgique le groupe européen de conseil et d'ingénierie de l'environnement CSD. Il intervient sur les principales problématiques en relation avec l'environnement : urbanisme et aménagement du territoire, impacts et risques industriels, risques naturels, sols pollués, déchets, écologie, construction durable, énergie, mobilité. Les personnes suivantes ont contribué à l'élaboration de la présente étude :

- Chef de projet : Eddy CUSTINE, géologue
- Co-référent : Kevin FONTAINE, bioingénieur
- Alexis BRUN, ingénieur acousticien ENSIM
- Alice DELCOUR, bioingénieur
- Arnaud BECKERS, biologiste
- Philippe LOSSEAU, ingénieur civil des constructions

1.5 Horizons de l'étude

Dans le cadre de cette étude, les horizons de référence considérés pour l'évaluation des impacts environnementaux sont les suivants :

- Situation existante : 2018.
- Situation projetée : 2020.
- Situation prévisible : 2021

  Impact réciproque de l'exploitation du projet de CL WARNETON et du projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton.

1.6 Contenu du présent rapport

Le présent rapport s'inspire des différentes rubriques reprises dans l'Annexe VI du Code de l'Environnement qui reprend la forme et le contenu minimum de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement visés à l'article 67, paragraphe 1er, de la partie décrétale, ainsi qu'à l'article 62 de la partie décrétale. Ces articles ainsi que les articles 63 à 66 et 68 à 69 sont modifiés par l'article 45 du décret du 25 mai 2018. Le contenu de la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement est aussi revu dans l'annexe I de l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 septembre 2018.

Tableau 3: Conformité de la notice à l'Annexe VI du Code de l'Environnement (modifié par le décret du 25 mai 2018, article 45)

Code de l'Environnement-Annexe VI	Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement
1° Demandeur	1.2 Demandeur du permis
2° Présentation du projet	4. Description du projet
3° Situation existante de droit en aménagement du territoire, urbanisme et patrimoine	2.2 Situation existante de droit
4° Description du site avant mise en œuvre du projet	2. Description succincte du site de la demande
5° Effets du projet sur l'environnement	5. Évaluation environnementale
a) Rejets atmosphériques	5.4. Air, climat et énergie
b) Rejets liquides	5.2.2.4. Rejets actuellement autorisés
c) Captages	5.2.2.3. Situation au P.A.S.H. et captages
d) Gestion des déchets	5.8. Gestion des déchets
e) Nuisances sonores	5.7. Environnement sonore
f) Mobilité	5.6. Mobilité et transport
g) Aspects paysagers (jusque et y compris paragraphe m de l'annexe)	5.5. Paysage, patrimoine et urbanisme
h) Nombre d'emplacements de parking	1.3.2. Objet du projet (nouveaux parkings camion)
i) Impact sur la nature	5.3. Milieu biologique
j) Construction ou aménagement de voirie	Nihil
k) Épuration individuelle	4.5.5. Mise en place d'une unité d'épuration individuelle
l) Santé et sécurité	5.9. Santé et sécurité
6° Justification des choix et de l'efficacité des mesures palliatives ou protectrices éventuelles	6. Justification des choix et de l'efficacité des mesures palliatives ou protectrices éventuelles
7° Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement	5. Évaluation environnementale 7. Conclusions
8° Date et signature du demandeur	8° Date et signature du demandeur

1.7 Périmètres de l'étude

Deux types de périmètres d'étude sont définis dans le cadre de cette étude pour l'analyse des situations existante, de référence et projetée :

- Le périmètre restreint englobe l'emprise du projet, ainsi que les surfaces situées à proximité directe, qui seront directement touchées par le projet (emprise du chantier et emprise définitive du projet, voies d'accès).
- Les périmètres d'influence du projet comprennent les aires géographiques au sein desquelles le projet est susceptible d'avoir un impact notable sur l'environnement. Ces périmètres sont définis pour chaque domaine environnemental individuellement, compte tenu des impacts présumés du projet et des sensibilités du milieu récepteur. Au-delà de ces périmètres, l'influence du projet est considérée comme étant non significative.

Le périmètre d'influence est défini indépendamment des limites administratives.

Tableau 4: Périmètres d'influence concernés par les volets de l'environnement

Domaine	Périmètre d'influence concerné
Sol et sous-sol	Périmètre restreint
Eaux souterraines et eaux de surface	Bassins versants des eaux superficielles et souterraines concernées par le projet
Air et énergie	Périmètre lié au régime des vents et périmètre restreint
Milieu biologique	Périmètre restreint Zone de 2 km autour du projet pour les sites d'intérêt biologique particuliers protégés et/ou inventoriés
Paysage et patrimoine	Zone de visibilité du projet
Cadre bâti	Zone de visibilité du projet
Mobilité et transports	Périmètre restreint Routes significativement influencées par le trafic induit par le projet
Environnement sonore	Zone influencée par les émissions sonores des infrastructures techniques Routes significativement influencées par le trafic induit par le projet
Déchets	Périmètre restreint
Milieu humain	Territoire communal
Santé et sécurité	Périmètre restreint

1.8 Sources d'informations

Les informations présentées dans cette étude proviennent de visites de terrain effectuées par l'auteur de la notice, notamment en 2017 et 2018. Elles sont également issues de documents existants, entre autres les différents permis ainsi que l'étude d'incidences sur l'environnement liée à la demande de permis unique de 2011. Et enfin, d'intéressants renseignements émanent de l'étude relative au projet de plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton. Les documents thématiques sont référencés dans les différents chapitres thématiques qui suivent.

2. Description succincte du site de la demande

2.1 Localisation du site d'implantation du projet

Le site d'implantation du projet se localise sur le territoire de la commune de Comines-Warneton, en rive gauche de la Lys mitoyenne. Cette commune fait partie de l'arrondissement de Mouscron, mais a la particularité d'être proche de la France et de la Région flamande. La Lys constitue entre autres la frontière avec la France. La commune de Deûlémont est située en rive droite de la Lys, au sud-est du site étudié. Les coordonnées du centre du site objet de la demande de permis sont les suivantes : X : 48870 – Y : 159 540. Le périmètre jouxte à l'ouest la chaussée du Pont Rouge qui rejoint au nord-ouest, via une nouvelle voirie, la RN58. Via cette nationale, CL WARNETON bénéficie d'une bonne connexion aux réseaux autoroutiers européens. D'ouest en est, elle est à la croisée de l'axe Dunkerque-Ruhr sur l'E42 et du nord au sud à la croisée de l'axe Anvers-Paris sur l'E17-E25. Signalons enfin que le quai Verboeckhoven qui suit la Lys en rive gauche, et est aménagé en RAVeL, borde le périmètre sur toute sa limite est.

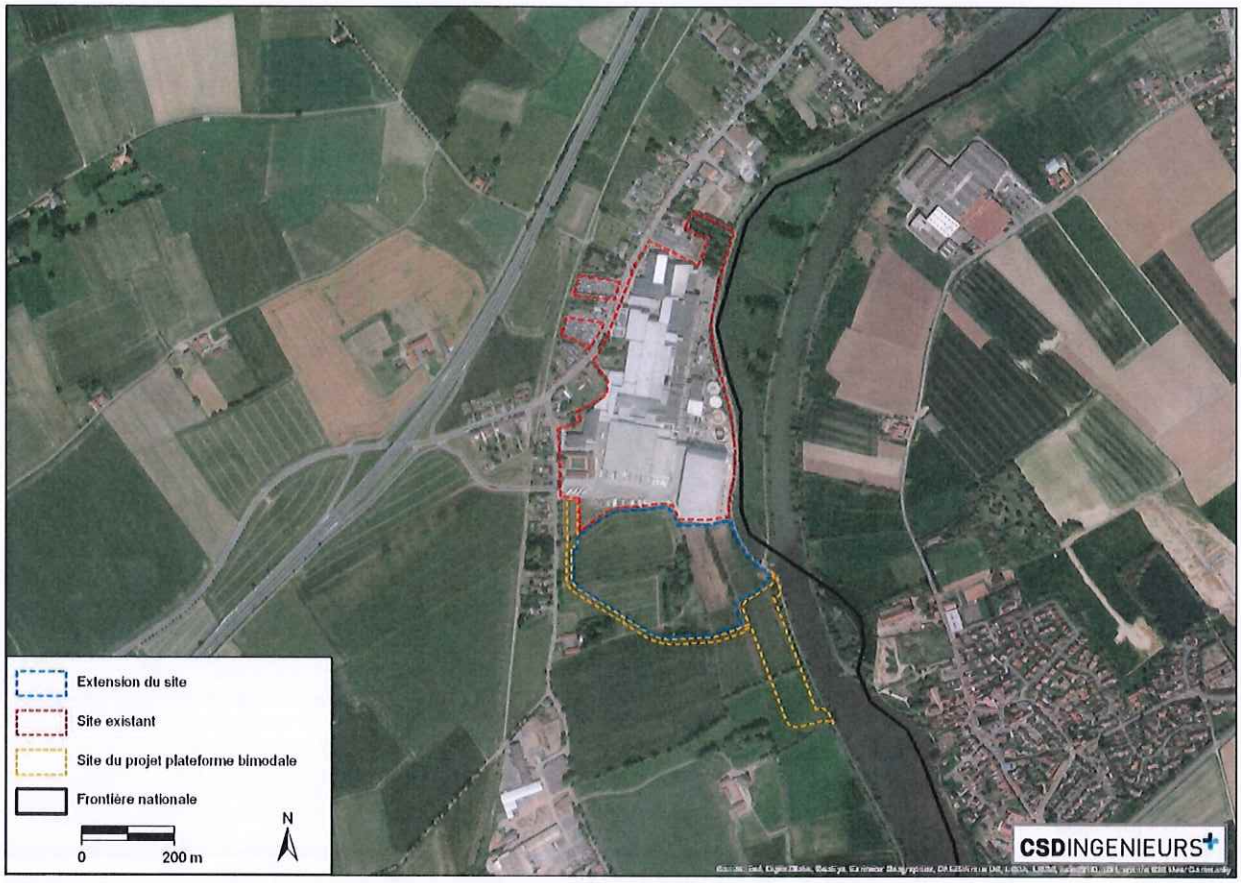

Figure 5: Sites existants et projetés de CL WARNETON (localités, voies routières, et fluviale) (source : SPW DGO3)

2.2 Situation existante de droit

2.2.1 Situation cadastrale

La liste des parcelles cadastrales concernées par le projet est présentée ci-après.

Tableau 5 : Parcelles cadastrales concernées par le projet (source : Bureau d'architectes Claeys)

Commune	Division	Section	N° parcelle
Comines-Warneton	5	C	972 a
Comines-Warneton	5	C	971 a
Comines-Warneton	5	C	964 a
Comines-Warneton	5	C	965 b
Comines-Warneton	5	C	946 a
Comines-Warneton	5	C	962 r
Comines-Warneton	5	C	935 d2

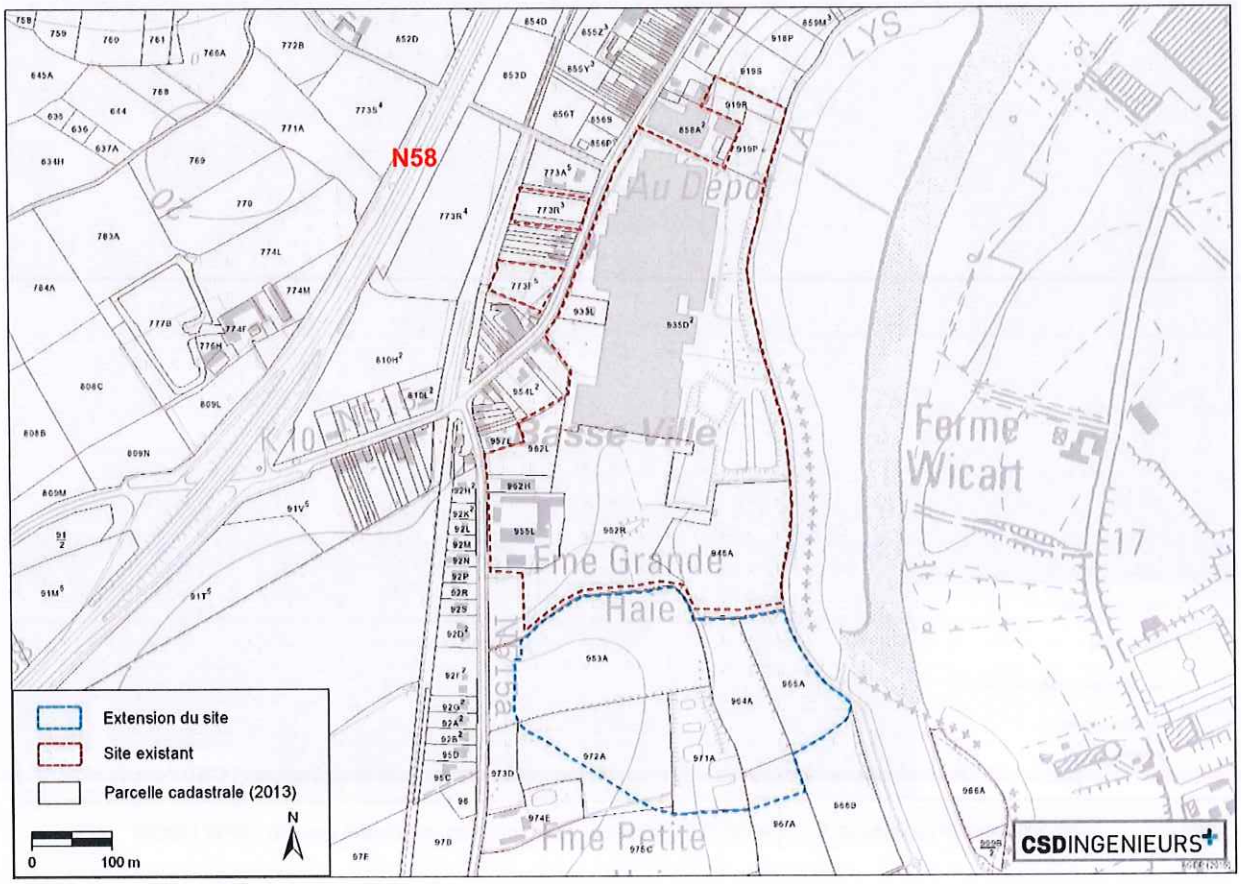

Figure 6: Périmètre cadastral du site (source : SPW DGO3)

2.2.2 Plan de secteur

Une cartographie du plan de secteur est présentée ci-dessous.

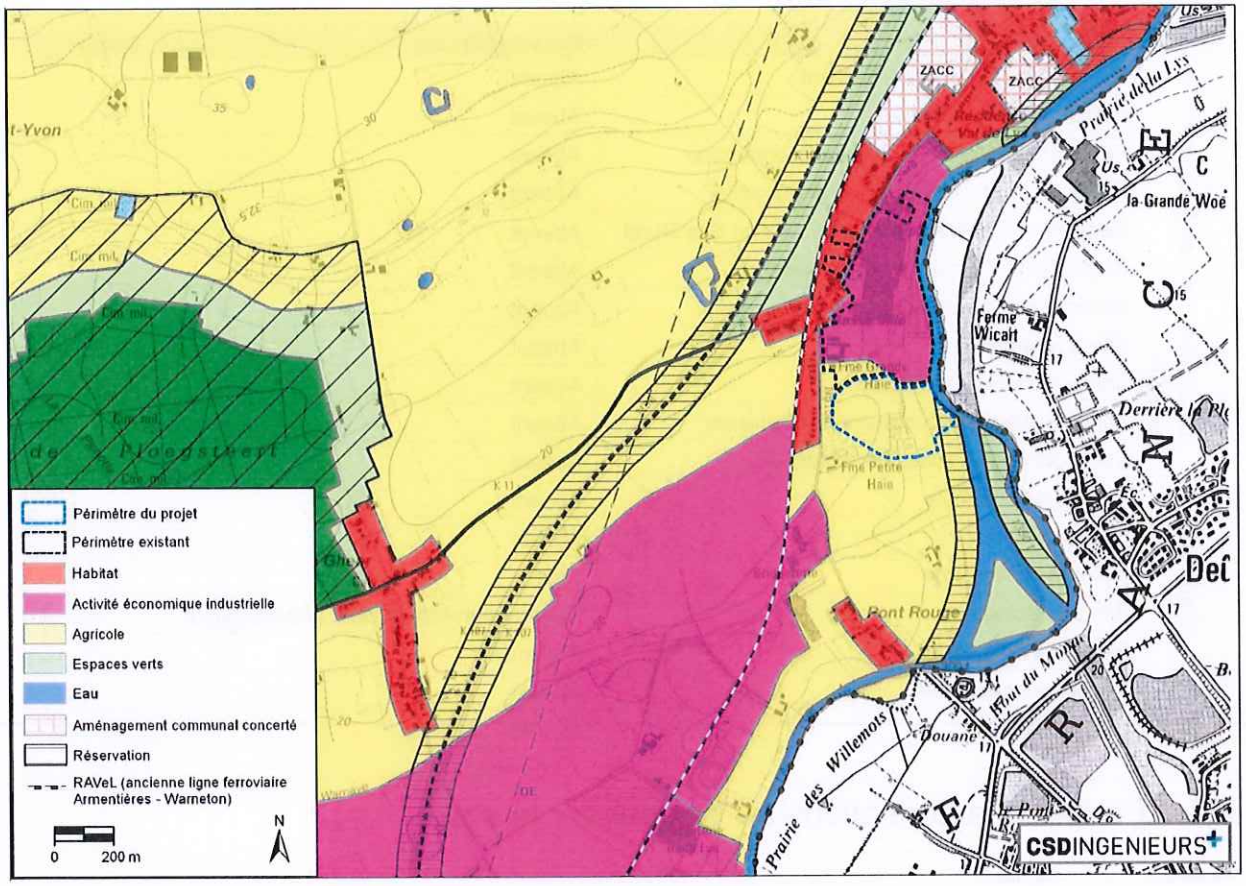

Figure 7: Périmètre du site reporté sur un extrait du plan de secteur (source : SPW DGO3)

Ainsi que l'illustre l'extrait cartographique précédent, le périmètre du projet se situe en zone agricole et en zone de réservation.

2.2.3 Aperçu général des autres outils planologiques en vigueur sur le site d'implantation du projet

Le tableau suivant présente de manière synthétique les différents éléments de la situation existante de droit.

Tableau 6: Synthèse de la situation de droit

	Éléments	Présent/Absent	Date
Urbanisme et aménagement du territoire	Plan communal d'aménagement	Absent	
	Lotissement non périmé	Absent	
	Périmètre de Reconnaissance Économique	Absent	
	Rapport Urbanistique et Environnemental	Absent	
	Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural	Absent	
	Règlements Communaux d'Urbanisme	Absent	
	Schéma de Structure Communale	Absent	
	Site à Réaménager	Absent	
	Zone d'Initiative Privilégiée	Absent	
	Zones Protégées en matière d'Urbanisme	Absent	
Patrimoine	Biens classés et zones de protection	Absent	
	Biens exceptionnels	Absent	
	Biens mondiaux	Absent	
	Liste de sauvegarde	Absent	
	Site archéologique	Existence avérée de site archéologique	
Nature	Réserves naturelles	Absent	
	Réserves forestières	Absent	
	Natura 2000	Absent	

2.3 Permis et autorisations en vigueur sur le site

Tableau 7: Permis

Date	Autorité	Référence	Terme	Objet
27 octobre 2008	Conseil communal de Comines-Warneton	Dossier N°1887	23 avril 2028	Permis unique : ■ Mise en activité d'une entreprise de production de frites surgelées d'une capacité de 250 t/j et de flocons de pomme de terre d'une capacité de 16 t/j ; ■ Modification des installations frigorifiques existantes (dans un objectif d'apporter des améliorations d'un point de vue sécuritaire et acoustique) .
03 février 2012	Conseil communal de Comines-Warneton	Dossier DPA N°12328	23 avril 2028	Permis unique : augmentation de la capacité de production de produits transformés de pomme de terre de 266 t/jour à 1140 t/jour : ■ Extension de la fabrication de frites sur la ligne existante, de 250 t/jour à 432 t/jour par l'augmentation de la capacité du tunnel de congélation et des installations d'emballage et l'ouverture d'une nouvelle ligne de fabrication de 432 t/jour ; ■ Extension de la fabrication de flocons sur la ligne existante, de 16 t/jour à 30 t/jour et ouverture d'une nouvelle ligne de fabrication de 30 t/jour ;

				■ Ouverture de trois nouvelles lignes de fabrication de spécialités de 72 t /jour par ligne, soit une capacité totale de 216 t/jour (croquettes à base de purée de pommes de terre, etc.) ; ■ Extension de la STEP pour passer de 35.000 à 200.000 EH ; ■ Extension des utilitaires techniques, notamment l'ajout d'une chaudière à vapeur, une chaudière à huile, d'une unité de cogénération, ajout de compresseur et de 8 tours de refroidissement ; augmentation de la capacité de combustion de la torchère ; ■ Construction de nouveaux halls de stockage ; ■ L'installation d'un congélateur automatique d'une capacité de 65.520 palettes réunissant la production de Warneton et une partie de celle de Neuve-Eglise (70%) ■ Modification de certaines conditions particulières d'exploitation des permis existants (...)
14 novembre 2016	Collège échevinal de Comines-Warneton	Dossier N°7462		Permis d'urbanisme : construction d'une cheminée de 60 mètres
04 janvier 2017	Collège échevinal de Comines-Warneton	Dossier N°2256	23 avril 2028	Permis unique : Extension de l'établissement déjà autorisé : ■ Mise en exploitation dans un bâtiment à construire d'un truck-wash (installation de lavage des camions) ; ■ Mise en place d'un stockage (dépôt) supplémentaire de pommes de terre (1000 t) ; ■ Aménagement d'une station de distribution de carburant (gasoil) ; ■ Aménagement d'un parking pour remorques (28 emplacements) ; ■ Aménagement d'un pont-bascule mobile.
31 juillet 2017	Collège échevinal de Comines-Warneton	Dossier N°2272	23 avril 2028	Permis unique : Extension de l'établissement déjà autorisé : ■ Mise en exploitation de trois compresseurs d'air supplémentaires ; ■ Mise en exploitation d'une chaudière à vapeur de 17 MWth ; ■ Mise en exploitation d'un oxydateur thermique avec production de vapeur pour le traitement des odeurs (16,5 MWth) ; ■ Mise en exploitation de deux chaudières à huile thermique (2 x 6,3 MWth) ; ■ Extension du bâtiment chaufferie (identifié B8) ; ■ Extension d'installations de traitement des eaux usées, dont un nouveau bioréacteur à membranes dans un nouveau bâtiment (identifié B33).

3. Brève description de l'établissement existant

3.1 Aperçu général

La société CL WARNETON traite la pomme de terre pour produire des frites surgelées précuites, des flocons de pommes de terre et des spécialités. La fabrication journalière de produits finis n'est pas promise à augmenter. Les processus de fabrication de ces divers produits sont synthétisés dans le flow-chart global ci-dessous et sont succinctement décrits dans les paragraphes suivants.

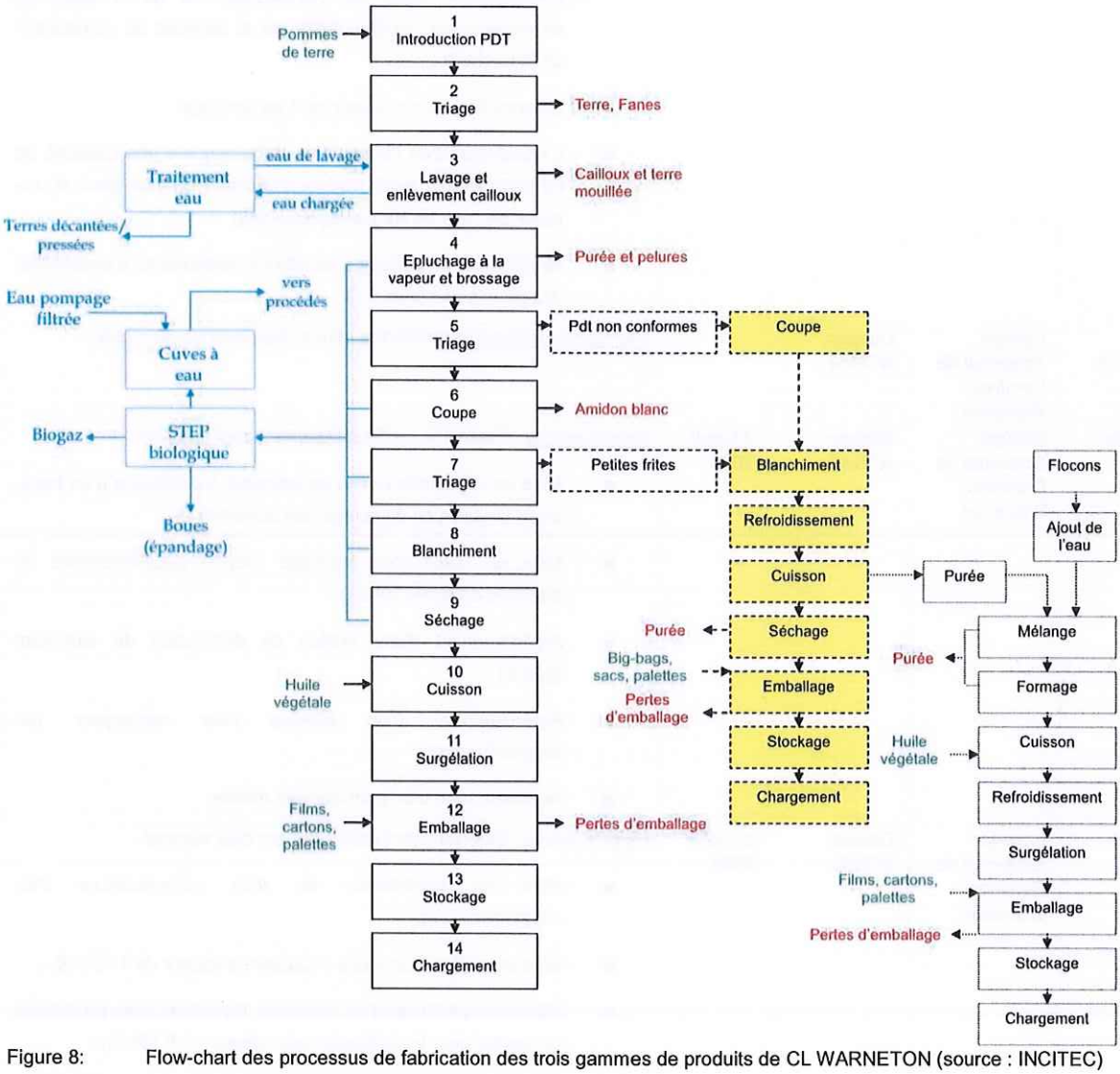

Figure 8: Flow-chart des processus de fabrication des trois gammes de produits de CL WARNETON (source : INCITEC)

3.2 Fabrication des frites surgelées

1) Les pommes de terre sont acheminées de Belgique et de France, soit à partir de hangars de stockage, soit directement des champs de culture.

2) Les pommes de terre subissent un triage initial en fonction du type et de la taille. Cette étape permet aussi d'éliminer la majeure partie de la terre collée aux tubercules.

3) Une fois triées et calibrées, les pommes de terre sont séparées des cailloux et autres corps étrangers puis elles sont lavées.

4) L'opération suivante est le pelage : celui-ci est réalisé au moyen de vapeur d'eau. Les épluchures sont séparées, rassemblées, recueillies puis recyclées en aliment pour le bétail.

Figure 9: Gauche : calibreur-trieur (source : « 7 sur 7 », 2017) Droite : pelage des pommes de terre sous jet de vapeur (source : INCITEC)

5) Après pelage et brossage, les pommes de terre sont à nouveau triées en fonction de leur taille, et contrôlées afin d'éliminer celles qui sont non conformes, ainsi que d'éventuels corps étrangers qui auraient échappé au premier tri.

6) Les pommes de terre sont dirigées vers la découpe. Elles sont coupées en frites au moyen de couteaux tributaires d'un courant d'eau sous pression. Un système de pompes donne à l'eau la vitesse suffisante pour introduire les pommes de terre sous un couteau déterminé, dimensionnant les frites à la taille désirée.

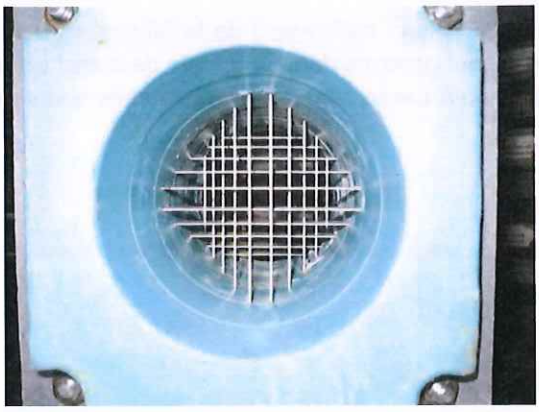

Figure 10: Couteaux de découpe et de calibrage des pommes de terre (source : INCITEC)

7) Les frites sont ainsi calibrées selon l'épaisseur et la longueur, puis contrôlées par caméra afin d'éliminer les produits non conformes.

8) Suit une phase de blanchissement. Celui-ci s'effectue dans l'eau chaude (75°C) et a pour but de modifier la structure de l'amidon, d'éliminer les sucres et de rendre tout enzyme inactif par choc thermique.

9) Une fois blanchies, les frites passent dans un bain de pyrophosphate afin de pallier le noircissement. Elles sont ensuite séchées dans des compartiments où circule un air chaud et déshydraté : ce traitement leur évitera d'absorber trop de graisse et de rester croustillantes à la phase suivante.

Figure 11: Séchage des frites avant cuisson à l'huile végétale (source : INCITEC)

10) Les frites sont ensuite plongées environ 2 minutes dans un bain d'huile végétale à haute température pour en assurer une cuisson rapide et saine.

11) Une fois cuites, elles sont refroidies puis passent dans un tunnel de surgélation où elles séjournent une dizaine de minutes à une température de l'ordre de -20°C.

12) Après surgélation, les produits finis sont pesés puis envoyés vers les dispositifs d'emballage afin d'y recevoir le conditionnement adéquat.

13) Les paquets de divers poids, etc. sont placés en boîtes, lesquelles seront automatiquement placées sur palettes. Ces dernières sont filmées afin de solidariser leur charge.

3.3 Production des flocons

Celle-ci démarre aux étapes 5 et 7 (tris et calibrages) de la fabrication des frites, avec la récupération des produits non conformes. Ceux-ci sont envoyés dans une unité de blanchissement propre. Après cette étape, ils sont refroidis dans un bain d'eau à basse température puis cuits à la vapeur afin d'obtenir une purée de pommes de terre.

Figure 12: Cuisson des pommes de terre et frites non conformes, pour la production de flocons Stockage des big bags de flocons en silos (source : INCITEC)

Au moyen de vis sans fin, cette purée est acheminée dans de grands cylindres rotatifs remplis de vapeur sous une pression de 12 bars. La purée sèche, se déshydrate puis est raclée au moyen de couteaux spéciaux. Elle forme un « film » de pomme de terre qu'on émiette ensuite pour en faire des flocons. Ces derniers sont finalement conditionnés dans des big bags (environ 750 kg) avant d'être stockés dans des silos.

3.4 Production des spécialités

Ces spécialités sont produites à partir de flocons de pommes de terre (voir flow-chart). La purée ainsi fabriquée est dirigée vers les machines à mouler pour prendre la forme définitive des spécialités qu'on veut créer (croquettes de différentes tailles, mignonettes, noisettes, pommes « duchesse », churros, et bien d'autres).
Elle sera précuite ou pas, selon le type de spécialités, puis refroidie, surgelée, emballée et finalement expédiée vers les grands bâtiments automatisés et réfrigérés. Les étapes ultérieures consécutives à la cuisson sont analogues à celles du processus de production des frites surgelées.

3.5 Stockage et expédition

Les palettes sont stockées dans le bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré ; à une température négative de -22°C ; ce dernier peut accueillir 65.520 palettes conditionnées. Mais une autre partie des produits finis congelés (fabriqués dans les sites de Warneton et Neuve-Église) est également stockée chez des tiers, se situant à Mouscron, Courtrai, Gullegem, Zedelgem, Dentergem, Rekkem, Dendermonde, Steenvoorde, etc.

Dans la situation projetée (la construction d'un second bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré) l'ensemble de la production de Warneton et Neuve-Église pourrait être stocké sur le site de CL WARNETON. On obtient ainsi une économie d'échelle et une réduction des charges logistiques, lesquelles se traduisent par une diminution des impacts environnementaux.

4. Description du projet

4.1 Objectif et justification du projet

Une partie des activités de CL WARNETON fonctionne comme un hub logistique, avec une capacité de stockage réfrigérée et automatisée localisée sur le site de Warneton, où aboutissent des flux (livraisons de pommes de terre et autres matières premières, production de Neuve-Église, livraison des unités de stockage réfrigéré externes) et d'où émanent d'autres flux (livraisons de produits finis vers les clients nationaux, vers Anvers et les ports internationaux, et vers les unités de stockage réfrigéré externes).

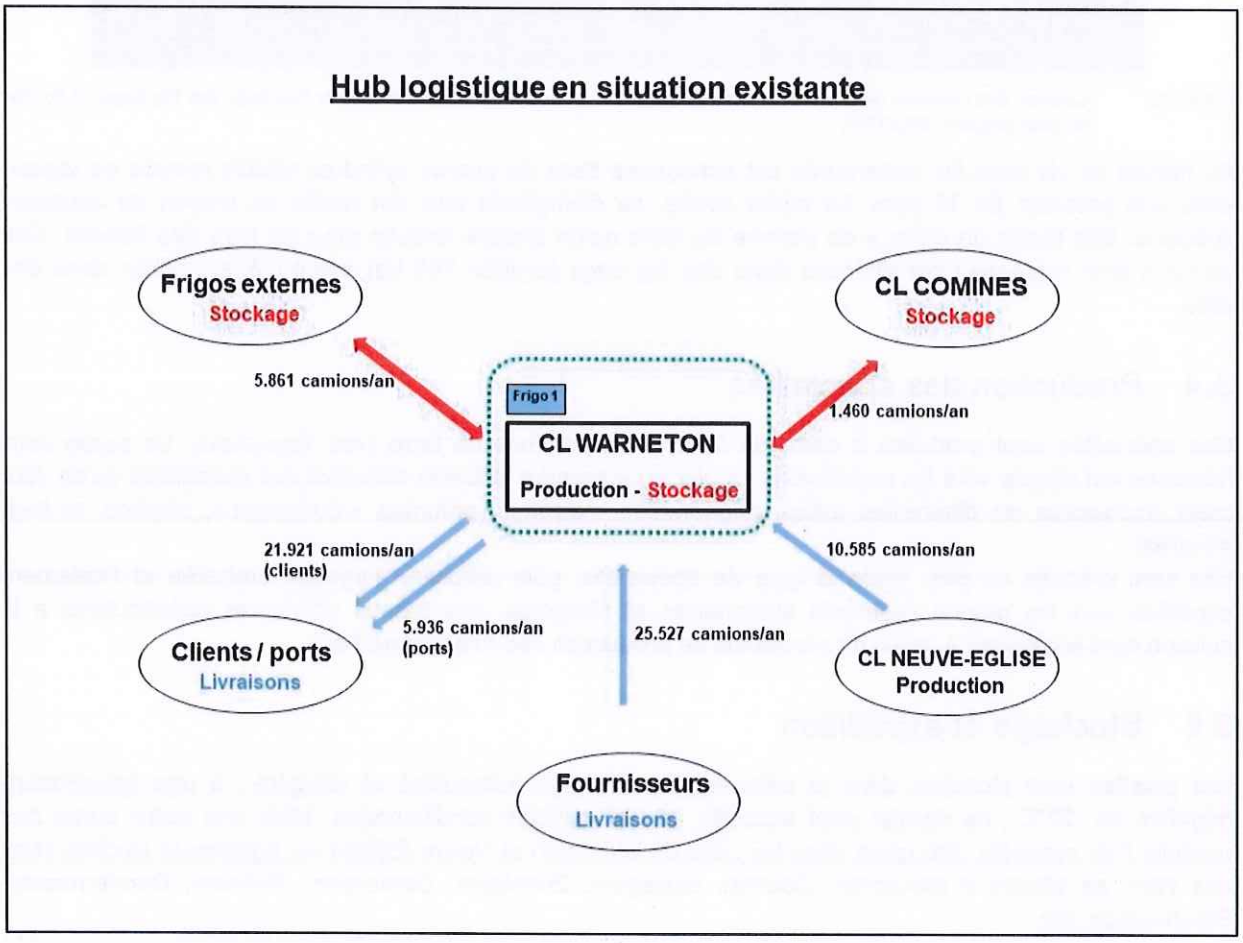

Figure 13: Hub logistique en situation existante et ses flux entrants et/ou sortants (données : CL WARNETON)

L'objectif du projet est d'augmenter cette capacité de stockage centrale de Warneton afin d'éliminer deux flux routiers : le flux des produits finis vers les unités de stockage réfrigéré externes et le flux des produits finis vers les ports internationaux

Ce projet nécessite dès lors un permis unique pour l'extension/modification des infrastructures de stockage existantes, sans augmenter la production autorisée de produits finis (frites surgelées, flocons de pommes de terre et spécialités) ni modifier les conditions d'exploitation du permis en vigueur. L'autorisation sollicitée reprend notamment :

- La construction d'un second bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré avec un « axe de liaison technique » (tunnel aérien équipé de convoyeurs à bande entre le bâtiment existant et le bâtiment projeté) ;
- La construction d'un débarras et d'un hall d'expédition équipé de 15 quais de chargement / déchargement ;
- L'aménagement de nouvelles aires de parking pour camions ;
- L'aménagement de deux ponts sur le ruisseau de Six ;
- La construction d'une réception ;
- La mise en place de cinq réservoirs pour eaux pluviales ;
- La mise en place d'un débourbeur, d'un séparateur d'hydrocarbures, d'une unité d'épuration individuelle ;
- L'aménagement d'un bassin d'orage avec une zone humide ;
- L'aménagement de talus à l'angle sud-est du bâtiment automatisé et réfrigéré projeté, ainsi que le long de la chaussée du Pont Rouge.

Le phasage du projet s'articule comme suit :

- Nivellement du sol par rehaussement d'une épaisseur d'ordre métrique au moyen d'un apport d'environ 10.000 m^3 de terre ;
- Coulage des dalles de béton, d'une épaisseur de 40 à 60 cm avec une couche d'isolant EPS de 20 cm d'épaisseur, positionné à mi-épaisseur de la couche de béton. Le tout repose sur 40 cm de concassé stabilisé ;
- Construction des bâtiments, des voiries ainsi que des ponts (surface des voiries et parkings : 13.660 m^2) ;
- Aménagement d'environ 4,4 ha d'espaces verts (inclus le bassin d'orage).

Le projet permettra en outre de satisfaire l'intégralité des demandes client « *just in time* », et donc d'améliorer sensiblement le service.

Afin de favoriser l'accueil des clients et les opérations de chargement, ainsi que de faciliter les mouvements de véhicules sur le site, le projet prévoit d'aménager de nouvelles installations d'accueil ainsi que d'autres à vocation logistique : local, hall de chargement et parkings camions.

Dans le but de diminuer l'impact paysager des nouvelles infrastructures, le projet prévoit aussi la mise en place de talus végétalisés en bordure du site.

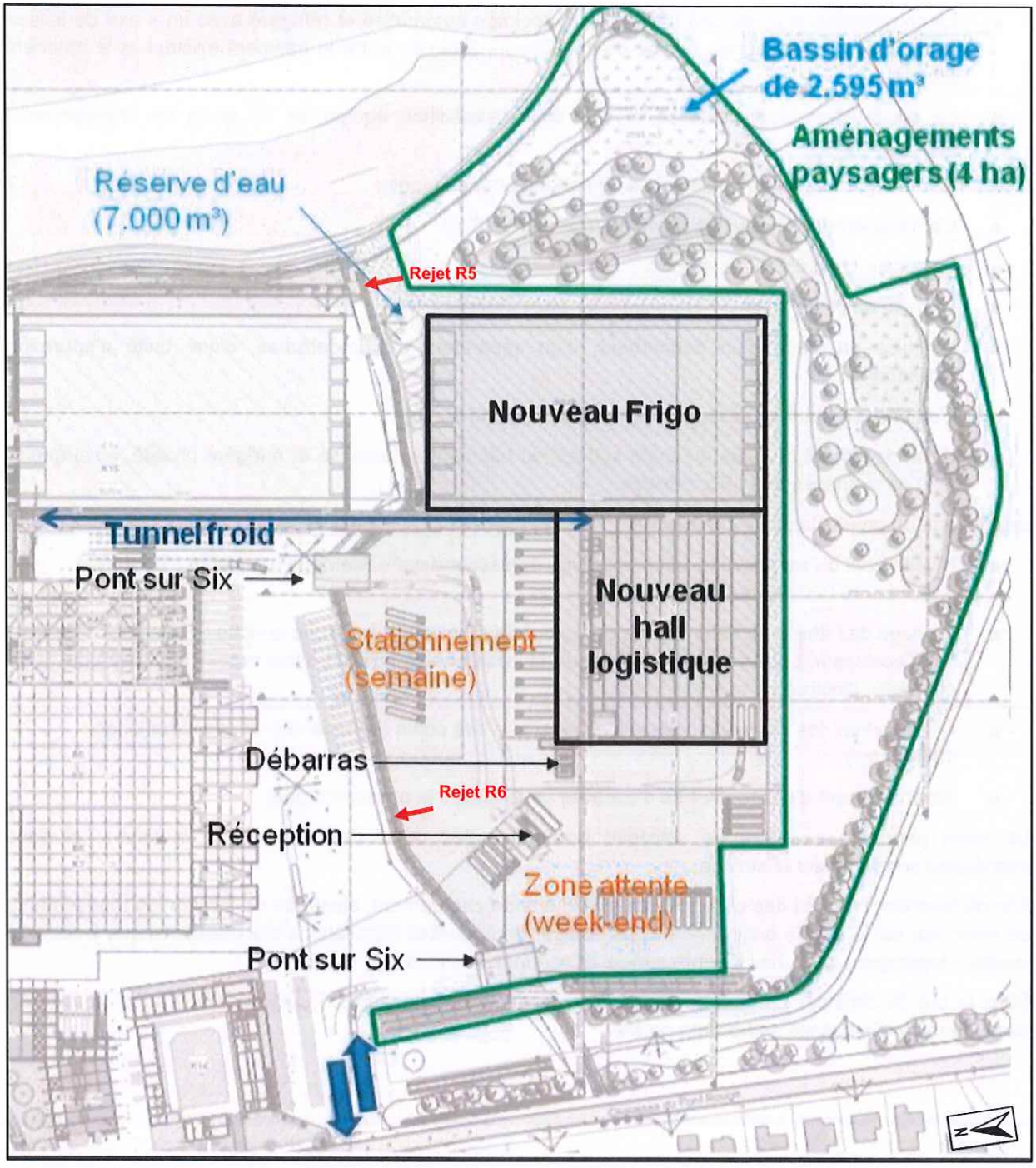

Figure 14: Localisation des infrastructures projetées sur le site du projet (source : CSD)

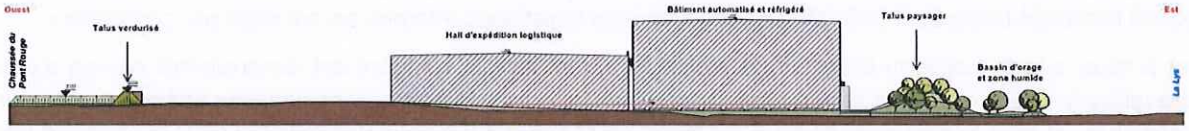

Figure 15: Profil ouest-est du site projeté (source : Bureau d'architectes Jan Claeys)

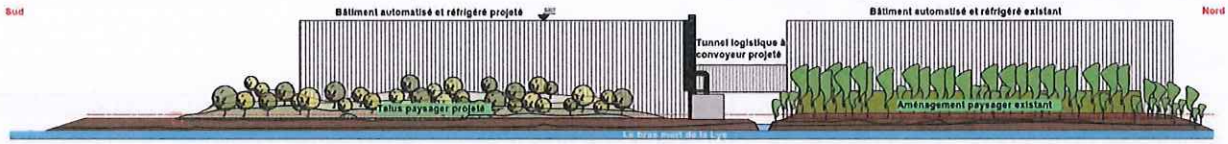

Figure 16: Profil sud-nord du site projeté (et du site partiellement existant) (source : Bureau d'architectes Jan Claeys)

4.2 Stockage réfrigéré

Le bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré projeté, d'une longueur de 138,75 m, d'une largeur de 81,40 m et d'une hauteur de 32 m, aura une capacité de stockage de 65.520 palettes conditionnées (poids par palette : ± 0,75 t) et permettra l'extension de la capacité logistique de stockage en chaîne du froid à Warneton, qui de 90.520 palettes actuellement (65.520 palettes dans le bâtiment automatisé et réfrigéré existant et 25.000 palettes dans l'entrepôt d'expédition), passera à 156.040 palettes.

Ce bâtiment réfrigéré entièrement automatisé sera isolé au moyen d'une couche de polyuréthane de 0,20 m d'épaisseur prise entre des tôles métalliques. Munie d'éclairage et de portes électriques, cette installation garantira le maintien stable d'une température de -22°C.

Il sera muni d'un système de transport interne avec rouleaux de 60 kW, ponts roulants de 300 kW et convoyeurs de 175 kW, le tout sur plusieurs étages, et sera connecté au bâtiment automatisé et réfrigéré existant par un tunnel aérien de transport également équipé de convoyeur). La motorisation nécessitera une capacité nominale totale de 1.000 kW. Les mouvements logistiques internes seront régis par processeur.

Il est à noter que le nouveau bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré est dimensionné en vue d'une future utilisation de la voie fluviale. En effet, il pourra accueillir des palettes conditionnées spécialement pour les péniches, et dont le dimensionnement est légèrement supérieur à celui des palettes pour le transport par route.

4.3 Infrastructures logistiques

4.3.1 Construction d'un hall logistique

Ce hall, d'une longueur de 93,65 m, d'une largeur de 69,75 m et d'une hauteur de 15 m aura une superficie exploitable de 6.532 m². Les palettes y seront préparées puis y seront réparties par convoyeurs à chaînes et convoyeurs à rouleaux en vue de l'expédition. Il sera implanté du côté ouest du bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré ; il sera flanqué au nord par 15 quais de chargement assortis de 10 sas. Il y sera en outre adjoint un débarras.

4.3.2 Construction d'un local d'accueil et sanitaire

Le local d'accueil est destiné aux chauffeurs des camions accédant au site le week-end. Il a une longueur de 20,71 m, une largeur de 18 m et une superficie de 373 m².

4.3.3 Aménagement de zones d'attente (semaine/week-end)

Deux zones de parking prévues pour un total de 30 emplacements. Dix emplacements sont accessibles pour l'accueil durant le week-end ; tandis que la totalité des trente emplacements est disponible du lundi au vendredi inclus. Ces aires de stationnement supplémentaires doivent permettre de limiter, voire d'éliminer le stationnement des camions près de la chaussée du Pont Rouge.

4.3.4 Ponts sur le ruisseau de Six

Construction de deux ponts, d'une largeur de 15 mètres, enjambant le ruisseau de Six (ruisseau non navigable de catégorie 3, et dimensionnés de sorte à pouvoir permettre le trafic (à double sens) des camions.

4.4 Gestion des eaux

4.4.1 Réseau d'égouttage séparatif du projet

- Les eaux domestiques provenant de la réception, d'une quantité estimée à 1,5 m^3 / jour, sont dirigées vers une unité d'épuration individuelle avant d'être rejetées dans le ruisseau de Six via le nouveau rejet R6.
- Les eaux pluviales des toitures (21.217 m^2) et les eaux de ruissellement (voiries et parking, 20.620 m^2) seront réceptionnées par un bassin d'orage aménagé entre le talus à l'est de la façade est du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré, et la Lys, et dont le trop-plein sera dirigé vers le ruisseau de Six via le rejet nouveau R5.

4.4.2 Mise en place de cinq réservoirs de stockage d'eaux pluviales en vue de leur réutilisation

Ces cinq réservoirs totalisent une capacité de 7.386 m^3. Les eaux pluviales en provenance des toitures (d'une surface totale de 18.480 m^2) seront ainsi recueillies et utilisées dans le processus de production (comme eaux de refroidissement, entre autres). L'excédent sera rejeté, via un bassin d'orage projeté, dans le ruisseau de Six, à hauteur d'un nouveau rejet prévu R5 (cf. figure précédente).

4.4.3 Autres équipements

Un débourbeur et d'un séparateur d'hydrocarbures seront mis en place ; ils sont destinés à prétraiter les eaux pluviales ruisselant sur les surfaces minéralisées (13.660 m^2) avant d'être dirigées vers le rejet R6 projeté. Une unité d'épuration individuelle est aussi prévue pour le traitement des eaux domestiques (1,5 m^3) provenant du nouveau local d'accueil.

4.4.4 Aménagement d'un bassin d'orage aérien avec zone humide

Le bassin d'orage envisagé aura un volume tampon de 2.595 m^3 et a pour but de permettre une bonne gestion des eaux en cas d'orage.

4.5 Aspect paysager

Le projet consacre 4,4 ha à des aménagements paysagers favorables à la biodiversité.

Ainsi, un talus d'une hauteur de 10 m est envisagé sur le pourtour de la façade est, du coin sud-est et d'une partie de la façade sud du bâtiment automatisé et réfrigéré projeté. Un autre talus d'une hauteur de 4,5 m est prévu le long de la chaussée du Pont Rouge. Ces talus ont pour objectif de réduire l'impact visuel du site existant et des constructions projetées.

Ces talus seront généreusement plantés. Le bassin d'orage viendra compléter les aménagements et prendra la forme d'un bassin paysager à pente douce. Ce dernier est conçu de manière à disposer d'une lame d'eau permanente, participant à l'agrément et augmentant la valeur biologique de cet espace.

La figure suivante donne un aperçu du talus de 10 m de hauteur à l'angle sud-est du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré. Il est observé en direction du nord-ouest, à partir du RAVeL longeant la Lys, rive gauche. Il est semé d'herbes et planté d'arbres dont les essences sont analogues à celles rencontrées dans le contexte immédiat du site.

Figure 17: Vue du talus projeté derrière les façades est et sud du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré (source : Wiels and Partners)

4.6 Conditions d'exploitation

Le projet n'implique aucune modification des conditions d'exploitation : les horaires de travail suivants sont d'application, compte-tenu du fait qu'on produit 24 h / 24 et 7 j / 7

Tableau 8 : Conditions d'exploitation du site

Ouvriers	En semaine, 3 équipes par jour : ■ 6 h – 14 h ■ 14 h – 22 h ■ 22 h – 6 h Le week-end, 2 pauses : ■ 6 h – 18 h ■ 18 h – 6 h
Employés	Du lundi au vendredi : 8 h – 17 h
Techniciens	Du lundi au dimanche : 8 h – 16 h

5. Évaluation environnementale

5.1 Sol, sous-sol et eaux souterraines

5.1.1 Introduction

Ce chapitre a pour but d'établir l'état actuel du sol, du sous-sol et des eaux souterraines sur le site d'implantation du projet.

5.1.2 Cadre règlementaire et normatif

- Décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols ;
- Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 relatif à la gestion des sols ;
- Arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains déchets ;
- Code de l'Eau – Livre II du Code de l'Environnement de la Région wallonne ;
- Eurocode 8 : Calcul des structures pour leur résistance aux séismes, NF EN 1998-6, décembre 2005.

5.1.3 Situation existante

5.1.3.1 Contexte topographique

Le site du projet se trouve dans les plaines de la Lys à une altitude de 14 m. Dans la zone concernée par la présente étude, le relief y est très peu prononcé.

5.1.3.2 Contexte pédologique, géologique et anthropique

Nature des sols

Les sols rencontrés au droit du site se répartissent en deux catégories. À l'ouest, on a des sols sablo-limoneux dont le drainage varie d'imparfait à favorable. À l'est, ce sont des sols de type faiblement limono argileux à argileux à drainage naturel assez pauvre à très pauvre (cf. carte suivante).

Géologie

Concernant le contexte géologique régional, le site se trouve au bord Nord du « Synclinorium de Namur » (actuellement Parautochtone brabançon – partim) et est implanté sur des formations allant du Primaire au Quaternaire. De bas en haut, on a :

- Primaire : formations du Dévonien au Carbonifère, composées de dolomies grenues ;
- Secondaire : formation du Turonien (Formation du Vert Galand VEG) avec des marnes grises à blanchâtres ainsi que des formations du Sénonien avec des craies blanches ;
- Tertiaire : formations du Landénien avec limons argilo-sableux puis des formations de l'Yprésien avec des sables très fins, et enfin des formations du Paniselien composées d'une alternance de sable glauconieux et d'argile grise ;
- Quaternaire : formations du Campinien, Hesbayen et Flandrien composées de dépôts sableux et limoneux successifs, couronnées par des dépôts alluvionnaires modernes plutôt silto-argileuses.

D'un point de vue local, le site repose sur des formations récentes, datées du Quaternaire et représentées par les alluvions modernes de la Vallée de la Lys. Celles-ci reposent d'une part sur des argiles yprésiennes

de la Formation de Kortrijk KOR, de type smectite et d'autre part sur les argiles thanétiennes de la Formation de Hannut HAN.

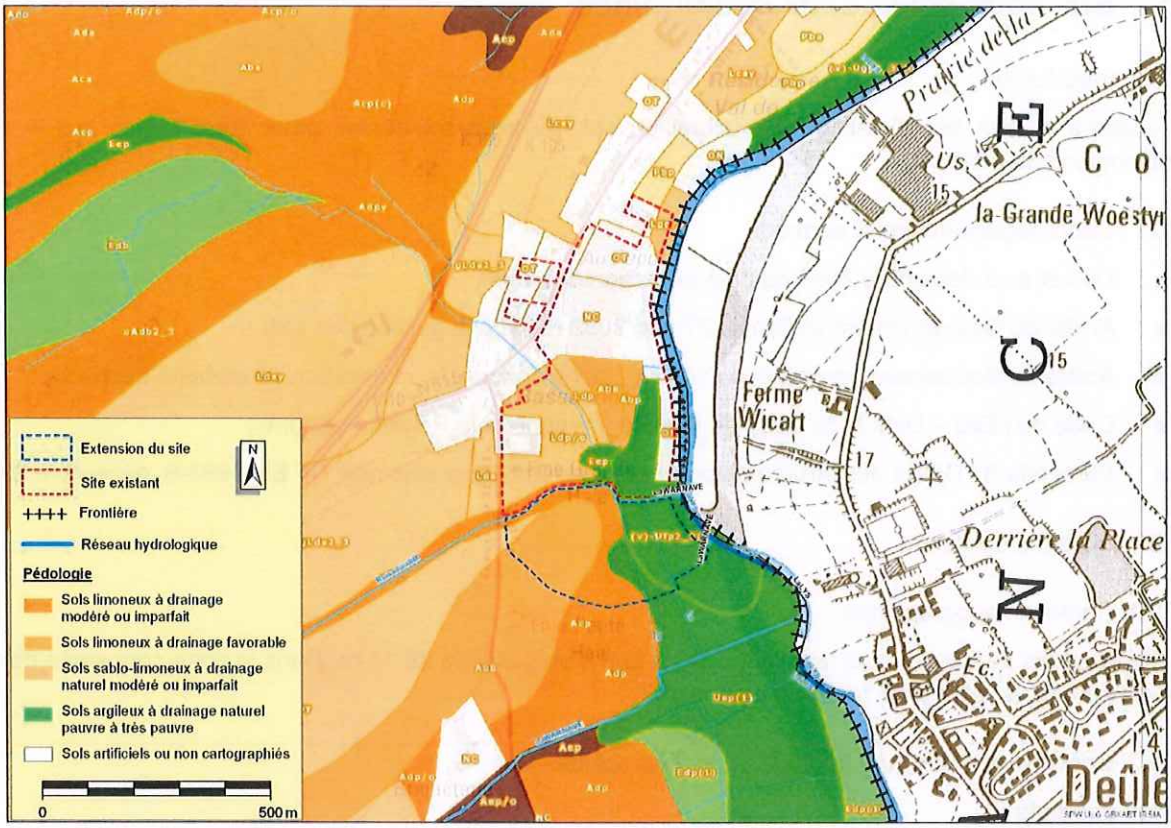

Figure 18: Extrait de la carte des sols (source : SPW DGO3)

Formations anthropiques

Plusieurs études ont été consultées afin d'obtenir un aperçu global de la couche superficielle de sol d'origine anthropique :

- Étude de sol (ENVIROTOX, 2007 ; assortie d'un avis de la SPAQuE) sur le site existant de CL WARNETON.
- Étude de sol (SORESMA, 2010) sur le site existant de CL WARNETON.
- Étude d'incidences sur l'environnement (INCITEC, 2011) sur le site existant de CL WARNETON.
- Étude d'orientation (CSD Ingénieurs, 2011) sur le site existant de CL WARNETON.
- Étude géotechnique (INISMA 2016) sur le site de la future plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton (DGO2) aux abords immédiats sud-est du site du projet de CL WARNETON.
- Étude d'incidences sur l'environnement (CSD Ingénieurs, 2017) sur le site de la future plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton (DGO2) aux abords immédiats sud-est du site du projet de CL WARNETON.
- Étude de caractérisation avec dispense d'étude d'orientation + étude de risques (CSD Ingénieurs, 2017) sur le site de la future plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton (DGO2) aux abords immédiats sud-est du site du projet de CL WARNETON.

La consultation de la Base de Données d'Etat des Sols (BDES) indique qu'aucune demande d'étude n'est requise sur le site du projet de CL WARNETON.

5.1.3.3 Contexte hydrogéologique

Aquifère

Le site du projet se trouve dans la masse d'eau souterraine référencée, RWE061, des « Sables des Flandres ». Cette masse d'eau est évaluée avec un bon état quantitatif par la Direction Générale de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGO3). En revanche, son état qualitatif est jugé comme médiocre (nitrates, pesticides). Cette masse d'eau est entièrement classée en zone vulnérable du nord du sillon Sambre et Meuse, selon les dispositions de l'Arrêté Ministériel du 22 décembre 2006.

Plusieurs nappes phréatiques se superposent au droit du site.

- La nappe phréatique des alluvions de la Lys. Cette nappe est libre et circule sous l'influence du cours de la Lys ;
- L'aquifère de la Formation de Hannut HAN surmonté par des argiles yprésiennes de la Formation de Kortrijk KOR ;
- L'Aquifère des calcaires carbonifères du Tournaisis. Il s'agit d'un aquifère exploitable intéressant.

Sur base des données recueillies sur le terrain, le niveau de l'eau souterraine se trouve à une profondeur variable d'environ 0,50 cm, au sein des alluvions de la vallée de la Lys. Cet aquifère des alluvions de la Lys constitue une nappe libre très vulnérable étant donné qu'elle ne possède aucune protection (argile). En revanche, elle est séparée des aquifères sous-jacents par les argiles yprésiennes de la Formation de Kortrijk. Le sens d'écoulement de l'eau se fait vers l'Est, soit vers la Lys.

5.1.3.4 Risques liés au sol

Sismicité de la région

L'évaluation des risques sismiques se base sur la carte d'aléa sismique de Belgique (cf. figure suivante). Le territoire belge est réparti en cinq zones.

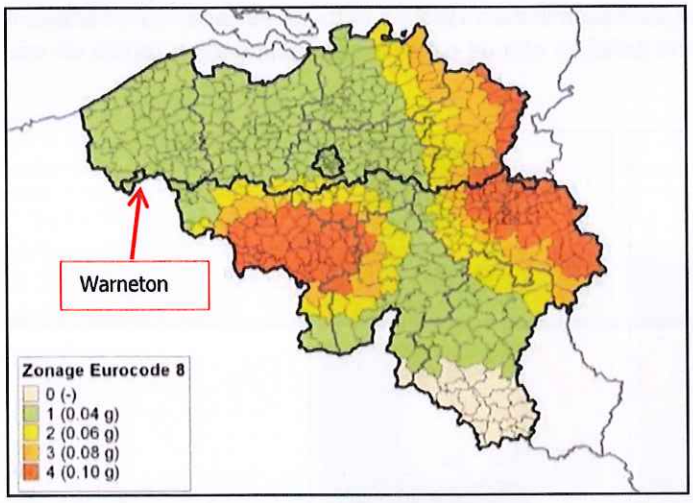

Figure 19 : Carte des aléas sismiques en Belgique (source : Institut belge de Normalisation)

D'après le document de référence 'Eurocode 8', relatif à la prévention des tremblements de terre, la commune de Warneton-Comines est reprise en zone sismique 1, c.à.d. en zone de faible intensité sismique.

Le site d'implantation du projet est donc situé dans une région considérée comme peu sensible du point de vue sismique.

Autres risques

D'après la base de données CIGALE, le projet ne se situe dans aucun périmètre de concession de mine existante, déchue ou révoquée. Aucune déclaration d'ouverture de carrière souterraine, ni aucun indice de présence de telles carrières ne sont connus dans le périmètre concerné par le projet. Aucun phénomène karstique, recensé dans la base de données de la Région wallonne, n'est identifié dans le site d'implantation du projet, ni aucun risque de glissement ou d'éboulement.

5.1.4 Situation de référence

À l'horizon de la mise en œuvre du projet, aucun évènement ou évolution naturelle n'est susceptible de modifier significativement l'état actuel de l'environnement en ce qui concerne le sol, le sous-sol et les eaux souterraines.

5.1.5 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

5.1.5.1 Modification du relief et mouvements de terre

Les infrastructures seront construites en remblais par rapport au niveau actuel. Le sol naturel sera partiellement rehaussé d'une épaisseur maximale par rapport au terrain naturel de 2,5 m. Un apport d'environ 10.000 m³ de terres est prévu sur site. À cet effet, les prescriptions de l'Arrêté du Gouvernement wallon (AGW) du 14 juin 2001, dit Arrêté Déchets » sont d'application.

5.1.5.2 Risques de pollution du sol et des eaux souterraines

Le béton sera livré prêt à l'emploi, en camions-toupies, ce qui évitera la construction et la mise en œuvre d'une centrale à béton. Le seul risque possible de pollution de sol et des eaux souterraines pendant le chantier provient des engins à moteur et d'éventuelles fuites d'hydrocarbures. L'auteur d'étude recommande d'utiliser des engins de chantier en bon état de marche et de réaliser les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sur une surface bétonnée de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide ainsi que son infiltration dans le sol ou sa dissémination vers les eaux de surface. Sur chantier, il sera également obligatoire de disposer de kits anti-pollution afin de garantir une récupération rapide en cas d'épanchement accidentel de liquides polluants.

Figure 20 : Type de kit anti-pollution industriel pour hydrocarbures (source : Société SETON)

5.1.5.3 Stabilité des constructions existantes

Le projet n'est pas mitoyen avec des constructions existantes. Aucun impact n'est attendu sur la stabilité de ces constructions existantes.

5.1.5.4 Stabilité des constructions projetées

Toutes les constructions reposeront sur des dalles en béton d'une épaisseur de l'ordre de 30 cm, elles-mêmes coulées sur concassé stabilisé. Aucun impact en matière de stabilité des constructions projetées n'est attendu.

5.1.6 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

Les risques de pollution liés au projet, en phase d'exploitation, concernent principalement une éventuelle fuite des réservoirs des camions ou autres véhicules présents sur le site. Les résultats des études de sol mettent en évidence la présence de quelques dépassements des normes en vigueur, comme déjà mentionné. Cette situation n'apparaît toutefois pas incompatible avec le développement des activités envisagées par le demandeur sur le site puisque celui-ci est entièrement recouvert d'une dalle de béton. Compte tenu du type de pollution identifié (Cu, Zn, HAP) et de la couverture étanche du sol, il n'y a en effet pas de risque d'exposition directe pour les travailleurs ou le processus de transformation agro-alimentaire des pommes de terre.

5.1.7 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

Les pollutions liées au futur projet de plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton, en phase d'exploitation, sont, à l'instar du projet de CL WARNETON, en relation avec d'éventuelles fuites des réservoirs des camions ou autres grues présentes sur la plateforme, ou avec un épanchement accidentel du contenu d'un big-bag ou autres. Le contenu des containers ou big-bags n'est, à ce stade de la demande, pas défini. L'éventuel caractère polluant de ces dépôts est dès lors à envisager mais rien ne permet de mettre en évidence un quelconque effet cumulatif lié à l'exploitation des deux projets.

5.1.8 Conclusions

En phase de chantier, le projet nécessitera le déplacement d'environ 10.000 m^3 de terres Le sol étant ensuite entièrement minéralisé, les impacts liés tant à la phase de chantier qu'à celle de mise en œuvre résident dans l'épanchement accidentel d'hydrocarbures issus de véhicules (essentiellement véhicules de génie civil et camions). La mise en place de kits anti-pollution en suffisance, et surtout au niveau des aires de manœuvre et de parking des véhicules permettra de limiter les risques.

5.2 Eaux de surface

Le présent chapitre s'attache à évaluer les incidences du projet sur les eaux de surface, en ce compris les aléas d'inondation.

5.2.1 Cadre réglementaire et normatif

- Code de l'eau – Livre II du Code de l'Environnement ;
- Plan d'assainissement par bassin sous-bassin hydrographique (PASH) ;
- Cartographie de l'aléa d'inondation par débordement de cours d'eau (SPW – DGO3).

5.2.2 Situation existante

5.2.2.1 Le réseau hydrographique local et la qualité des eaux de surface

La commune de Comines-Warneton appartient au Bassin de l'Escaut. Le site d'implantation du projet se situe au sein du sous-bassin de l'Escaut-Lys. Ce sous-bassin couvre une superficie de 77.145 hectares et concerne une population de plus de 200.000 personnes.

Le sous-bassin Escaut-Lys compte :

- 54,2 km de cours d'eau navigables (Canal de l'Espierres, Canal du Centre, Escaut et Lys) ;
- 48,2 km de cours d'eau de 1ère catégorie [1] ;
- 315,4 km de cours d'eau de 2ème catégorie [2] ;
- 1.047,5 km d'autres cours d'eau.

Les terrains concernés par le projet se localisent en rive gauche de la Lys et sont limités au nord par le ruisseau de Six (ruisseau non navigable de 3ième catégorie) et au sud par le tracé projeté de la future voirie menant à la plateforme bimodale du Pont Rouge. La Lys est caractérisée comme étant un cours d'eau navigable et fortement modifié, le niveau d'eau dans la zone d'étude est régulé par l'écluse de Menin située au niveau de Warneton.

La masse d'eau de surface concernée est la masse ELO1R Lys. Cette masse est fortement modifiée. Elle a une superficie de 32,19 km². La typologie de cette masse d'eau correspond aux « Grandes rivières limoneuses à pente faible ».

L'analyse de 2013 des données du réseau de suivi de la qualité des eaux de surface a permis d'établir l'état de la masse d'eau comme suit :

- Etat écologique : médiocre (paramètres déclassant : carbone organique dissous ; DCO. ; DBO5 ; O_2 dissous ; orthophoshates ; phosphore total ; nitrites ; azote ammoniacal ; azote Kjeldahl ; nitrates ; MES ; diatomées ; macro-invertébrés) ;
- Etat chimique - hors PBT : bon.

[1] Ils se caractérisent par un bassin hydrographique d'au moins 5000 hectares, une largeur comprise entre 5 et 35 mètres et une vitesse d'écoulement, en période normale, de moyenne à rapide (0,25 à 1 mètre par seconde). Leur gestion est confiée à la Direction des Cours d'eau non navigables Ce type de cours d'eau, traversant à la fois des zones naturelles, agricoles et urbaines exige une gestion particulière.

[2] Il s'agit de cours d'eau non navigables dont la gestion incombe à la Province.

Tableau 9: Etat de la masse d'eau EL01R 'LYS' (source : SPW, 2013).

Masse d'eau	Eléments de qualité écologique		Etat écologique	Etat chimique	Risque global	Paramètres déclassants	Principales pressions
EL01R	Biologie	Médiocre	Médiocre	Mauvais	Risque physico-chimique	D.C.O.; O2 dissous; Phosphore total; Nitrites; Azote amoniacal; Azote kjeldahl; Nitrates; MES; Diatomées; Macroinvertébrés	Agriculture (diffus) industrie, population, tourisme, assainissement publique (ponctuel)
	Physico-chimie	Mauvais					
	Hydromorphologie	Moyen					

5.2.2.2 Aléas d'inondation de la Lys

La cartographie des aléas d'inondation par débordement de cours d'eau établie par le SPW permet d'observer que le nord du site d'implantation du projet se situe dans une zone d'aléa faible, à cheval sur le ruisseau de Six ; au sud du confluent de cette rivière et de la Lys, s'étend une bande de terrain d'aléa d'inondation moyen. Le SPW a confirmé cet aléa par des observations de terrain qui ont indiqué que la zone orange sur la carte d'aléa est inondée environ tous les 4 à 5 ans sur une durée de quelques jours avec un écoulement lent. Cette zone d'aléa d'inondation est principalement due à des remontées de la nappe phréatique (Référence : SPW/Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie / Département de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme / Direction de l'Aménagement Régional) Au sud du périmètre, on enregistre un axe de ruissellement concentré faible (bassin versant afférent entre 1 et 9 hectares). Il se matérialise aujourd'hui localement par un fossé.

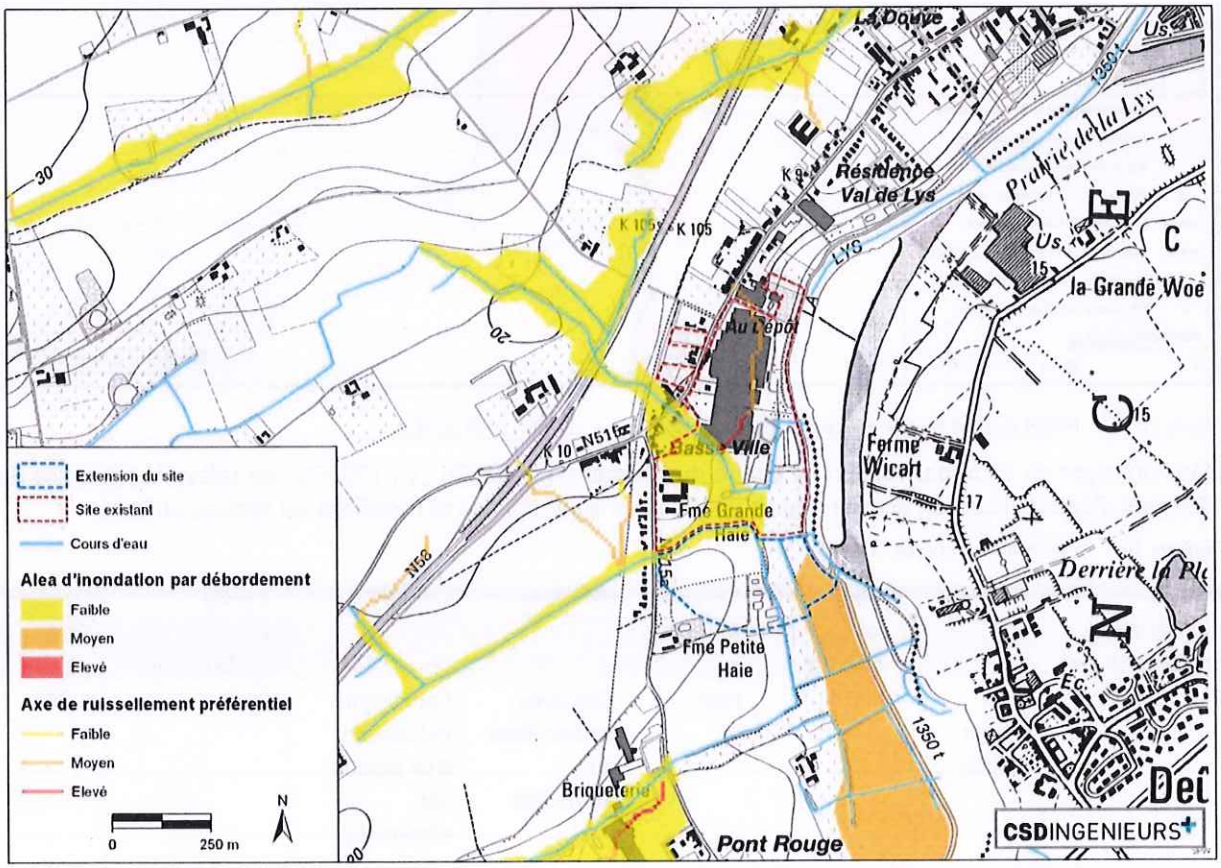

Figure 21 : Cartographie des aléas d'inondation par débordement d'un cours d'eau et par axe de ruissèlement (source : SPW DGO3).

5.2.2.3 Situation du site au P.A.S.H. et captage

Le site existant de CL WARNETON se situe tout entier en régime d'assainissement collectif. Un égout gravitaire court à l'ouest de CL WARNETON le long de la chaussée de Lilles puis de la chaussée du Pont Rouge. A l'ouest du périmètre d'implantation du projet, le long de cette dernière chaussée, on a un collecteur sous pression, relayé par un collecteur gravitaire qui suit, plein est, le cours du ruisseau de Six au nord du périmètre, puis bifurque vers le nord, le long du quai Verboeckhoven en rive gauche de la Lys, et mène vers la station d'épuration de Comines-Warneton (capacité de 40.000 EH : 20.000 belges, 20.000 français).

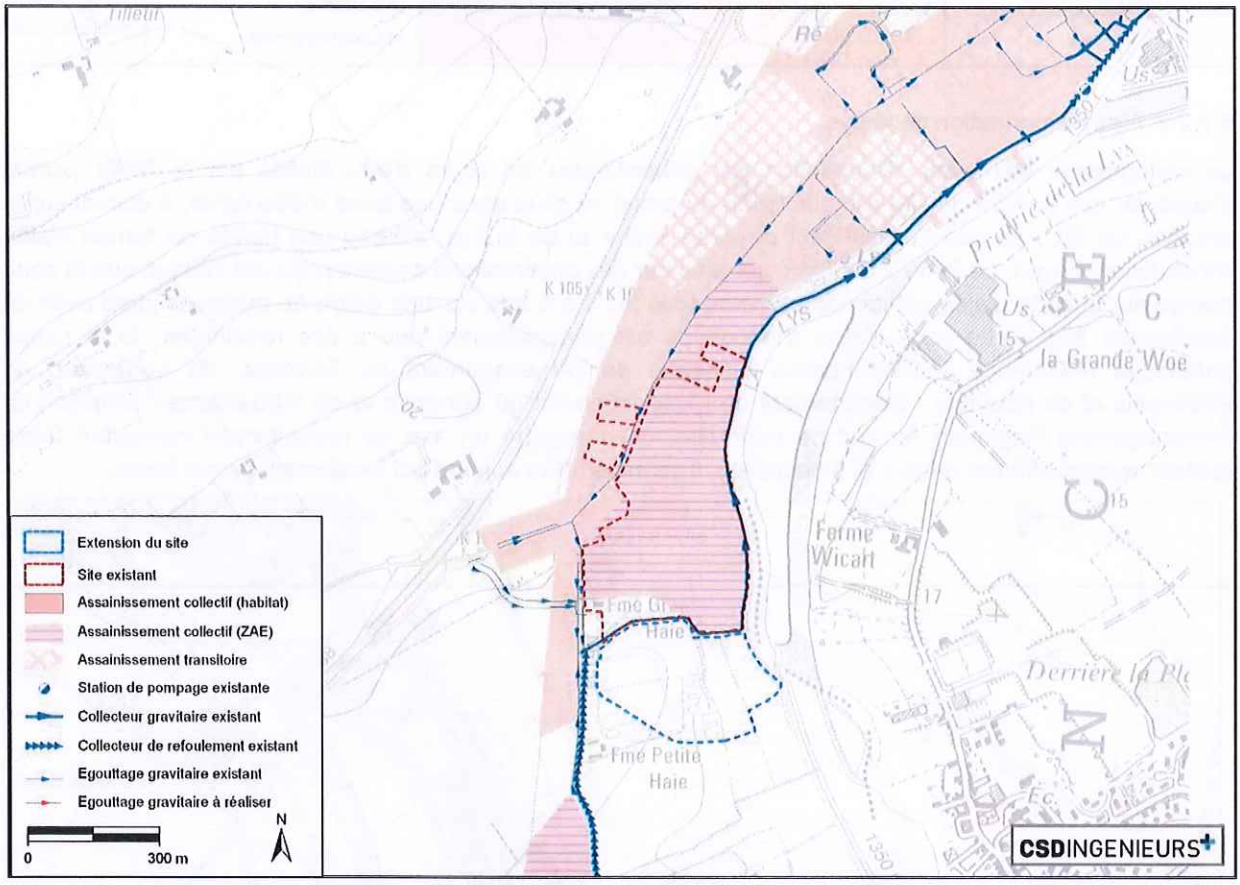

Figure 22 : PASH au droit du site d'implantation du projet (source : SPGE, SPW 2016).

Dans un rayon de 2 km par rapport au centre du périmètre (x : 48820 ; y : 159580), on relève la présence de 12 prises d'eau toujours en activité depuis 2000 ; elles sont reprises et détaillées au tableau suivant.

Tableau 10: Prises d'eau (source : DGO3)

Nature, diamètre (m), profondeur (m)	Adresse	Distance (m), direction	Zone de protection	Aquifère	Usage	Année dernier prélèvement	Volume (m³)
Puits foré tubé ; : 0,12 ; P : 90	Pont Rouge (dépôt)	695 N	Non	Calcaires carbonifères du Tournaisis	Fabrication industrielle d'un produit non alimentaire	2015	5.051

Nature, diamètre (m), profondeur (m)	Adresse	Distance (m), direction	Zone de protection	Aquifère	Usage	Année dernier prélèvement	Volume (m³)
Puits foré	Chaussée du Pont Rouge, Warneton	713 S	Non	Calcaires carbonifères du Tournaisis	Élevage	2017	2.000
Puits foré avec compteur volumétrique	Puits 2, pâture à Warneton	725 NO	Non	Inconnu	Indéterminé	2003	2.806
Puits foré avec compteur et pompe ; P : 17	Warneton	1.051 S	Non	Inconnu	Élevage	2007	795
Puits foré à compteur volumétrique ; P : 20	Warneton	1.532 N	Non	Thalweg de l'Escaut et affluents	Élevage	2002	663
Puits foré avec compteur et pompe immergée ; P : 25	Faubourg de Lilles, 38, Warneton	1.550 N	Non	Inconnu	Usage domestique et sanitaire	2002	619
Puits traditionnel ; P : 6	Rue du Gheer, Warneton	1.722 SO	Non	Inconnu	Usage domestique et sanitaire	2008	76
Puits traditionnel avec compteur et pompe de surface ; Ø : 1 ; P : 2,5	Puits Hessel Louis, Warneton	1.781 o	Non	Sables yprésiens	Élevage et agriculture	2001	277
Puits traditionnel ; P : 5	Rue du Gheer, Warneton	1.793 SO	Non	Inconnu	Usage domestique et sanitaire	2016	45
Puits foré	Warneton Nieuwekerk Puits 2	1.886 NO	Non	Sables yprésiens	Refroidissement des installations et réfrigération	2016	5.567
Puits foré	Warneton Nieuwekerk	1904 NO	Non	Thalweg de l'Escaut et affluents	Élevage	2007	9.013
Puits foré	Warneton Frélinghien	1991 SO	Non	Inconnu	Élevage	2007	1.025

5.2.2.4 Rejets actuellement autorisés

Les quatre rejets actuellement autorisés se font dans le bras mort de la Lys jouxtant le quai Verboeckoven à l'est du site existant de CL WARNETON. Ce sont :

- R1 : rejet d'eaux industrielles (STEP avec extension de 3 centrifugeuses, 1 adoucisseur, 1 bioréacteur à membrane et 1 installation de déphosphatation), 1.922,5 m³/jour ;
- R2 : rejet d'eaux pluviales, surfaces imperméabilisées, 57.395 m² ;
- R3 : rejet d'eaux pluviales, surfaces imperméabilisées, 26.300 m² ;
- R4 : rejet d'eaux pluviales, surfaces imperméabilisées, 14.384 m².

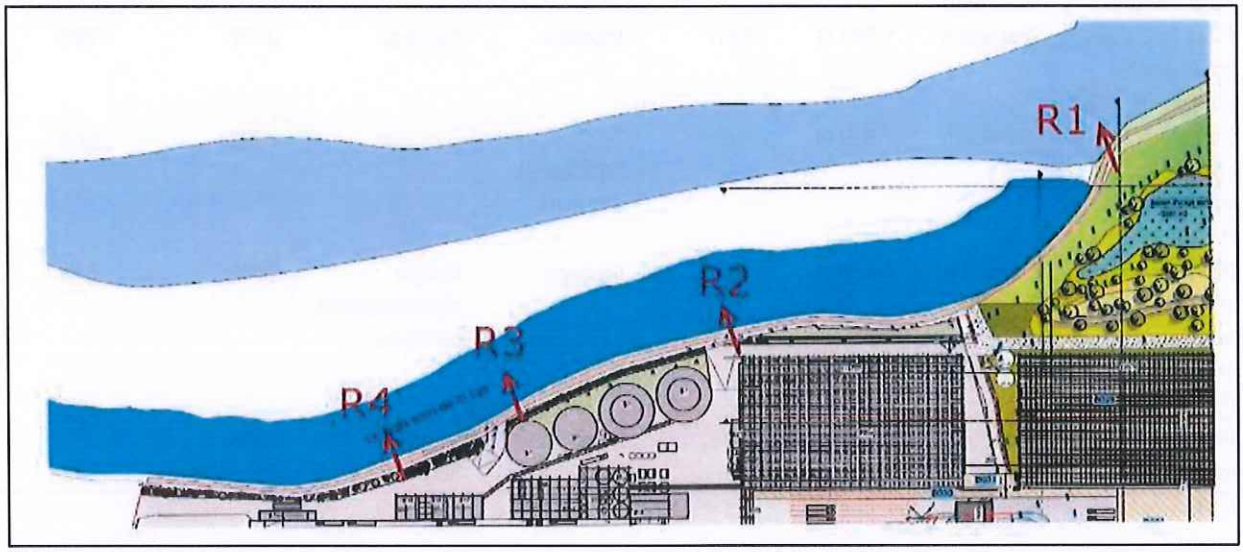

Figure 23 : Rejets existants (source : Wiels and Partners).

5.2.2.5 Station d'épuration (STEP)

CL WARNETON est autorisé à exploiter une STEP d'une capacité de 200.000 EH. Les eaux usées traitées dans cette STEP sont les suivantes :

- Les eaux usées de production (dont la purge des eaux de lavage des pommes de terre) ;
- Les eaux de purge de l'osmose inverse ;
- La purge des eaux de refroidissement ;
- Les eaux pluviales potentiellement contaminées ;
- Les eaux domestiques (sanitaires).

5.2.3 Situation de référence

À l'horizon de la mise en œuvre du projet, aucun évènement ou évolution naturelle n'est susceptible de modifier significativement l'état actuel de l'environnement en ce qui concerne les eaux de surfaces.

5.2.4 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

Comme signalé au paragraphe 5.1.5, le seul risque possible de pollution des eaux de surface pendant le chantier proviendrait des engins à moteur et d'éventuelles fuites d'hydrocarbures.

5.2.5 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

On ne modifie pas les installations existantes ; dès lors, les conditions générales et particulières d'exploitation du permis en vigueur restent d'application.

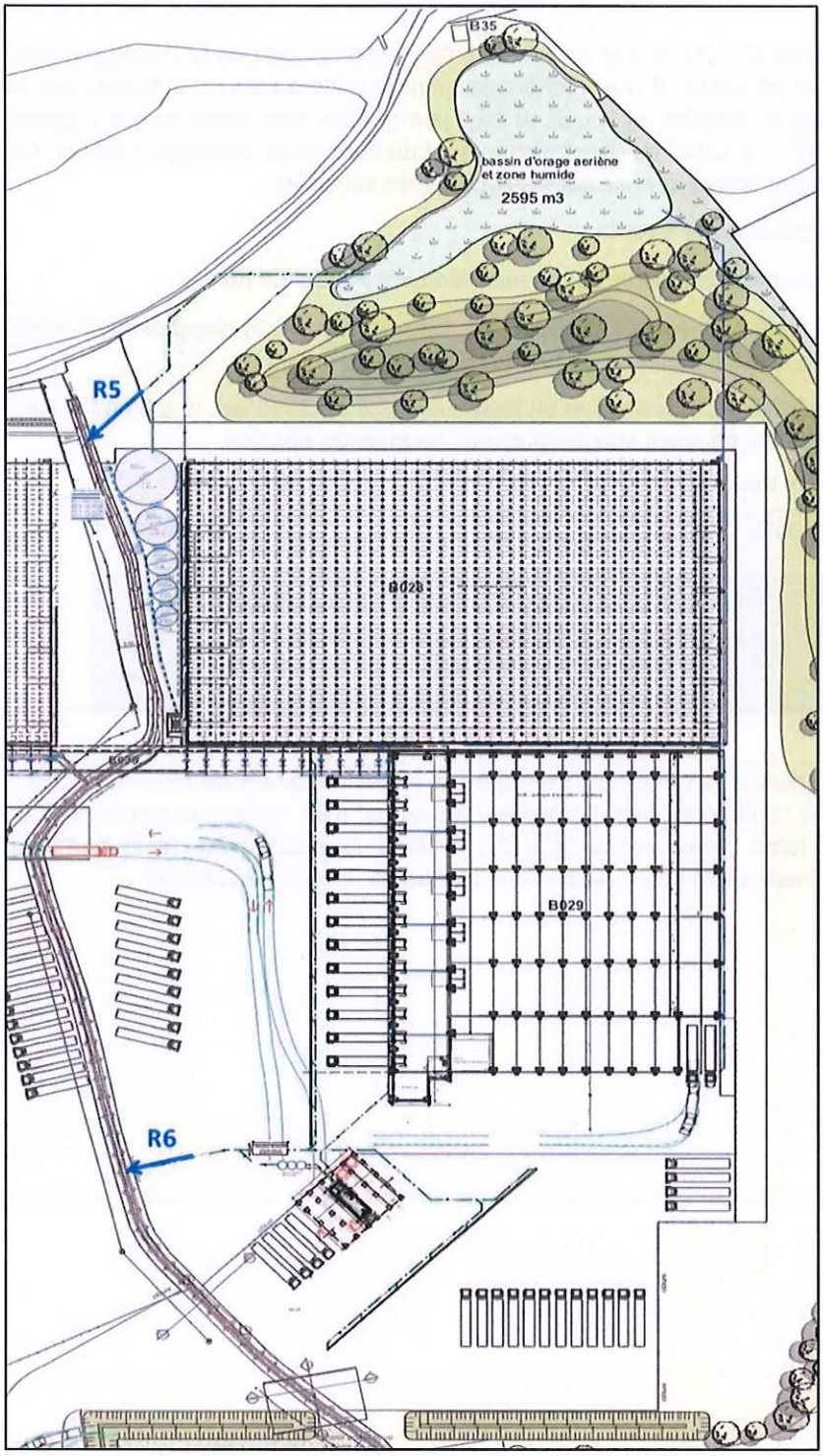

Figure 24 : Rejets projetés R5 et R6 (données : Bureau d'architectes Claeys)

En ce qui concerne les nouvelles installations (cf. figure précédente) :

- Les eaux domestiques provenant de la réception, d'une quantité estimée à 1,5 m³ / jour, sont dirigées vers une unité d'épuration individuelle avant d'être rejetées dans le ruisseau de Six via le nouveau rejet R6.
- Les eaux pluviales des toitures (21.217 m²) et les eaux de ruissellement (voiries et parking, 20.620 m²) seront réceptionnées par un bassin d'orage aménagé entre le talus à l'est de la façade est du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré, et la Lys, et dont le trop-plein sera dirigé vers le ruisseau de Six via le rejet nouveau R5. Le calcul du dimensionnement du volume de stockage à prévoir (en m³) pour différentes pluies de référence repose sur les hypothèses suivantes :
  - Le débit de fuite considéré est de 5 l/s/ha ;
  - Une surface totale imperméable (coefficient de ruissellement : 1) de 4,2 ha ;
  - Une surface restante semi-perméable (coefficient de ruissellement : 0,3) d'approximativement 4,2 ha. Il s'agit ici de la surface non minéralisée du périmètre du projet.

  Compte-tenu du fait que CL WARNETON a prévu un bassin d'orage de **2595 m³**, le tableau suivant montre les pluies de référence qui pourront être temporisées de manière efficace.

Tableau 11 : Dimensionnement du volume de stockage à prévoir (en m³) pour différentes pluies de référence.

Occurrence \ Durée	10 min	20 min	30 min	1h	2h	3h	6h	12h
10 ans	696	976	1.164	1.296	1.385	966	331	0
20 ans	837	1.173	1.410	1.558	1.680	1.299	681	0
40 ans	990	1.391	1.677	1.842	1.996	1.654	1.047	0
100 ans	1.214	1.702	2.065	2.251	**2.455**	2.161	1.582	455

Le bassin d'orage permettra de temporiser les eaux correspondant à toutes les pluies de référence. Si sur base de ces pluies, le bassin parait surdimensionné, il bénéficie de ce fait d'un tampon d'environ 150 m³ pour l'aménagement d'une petite lame d'eau permanente favorable à la biodiversité, ainsi que pour l'atténuation des impacts liés aux infrastructures prévues en zone inondable (cf. figure suivante).

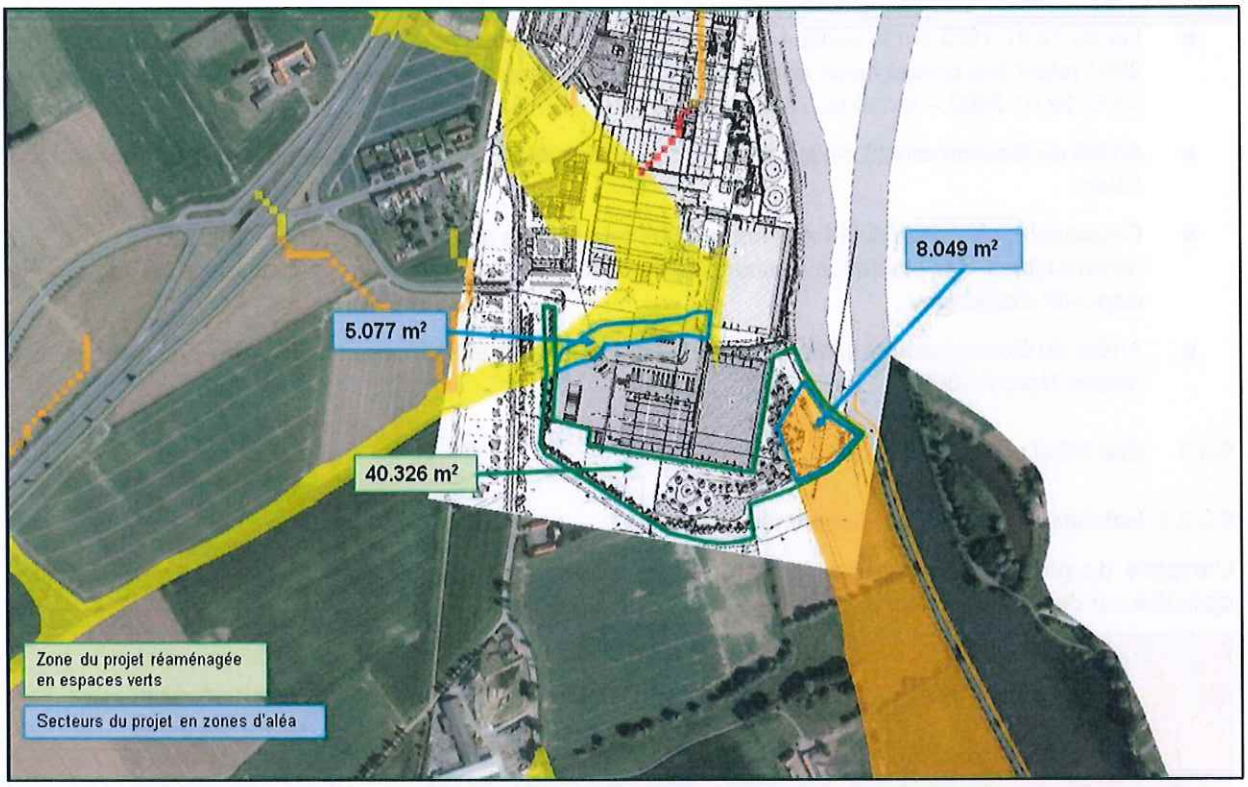

Figure 25 : Secteurs du site situés en zone d'aléa d'inondation et zone réaménagée en espace vert (source : CSD).

5.2.6 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

À part les activités de transbordement, il est rappelé que les activités visées sur la plateforme ne sont à ce stade pas encore définies. Aucun impact notable n'est attendu du fait de la réalisation du projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton.

5.2.7 Conclusions

Les installations existantes et autorisées ne sont pas modifiées et les conditions générales et particulières d'exploitation du permis en vigueur sont d'application. En phase de chantier, le seul risque possible de pollution des eaux de provient d'éventuelles fuites d'hydrocarbures. La mise en place de kit anti-pollution permet de pallier cet impact. En phase d'exploitation, les eaux domestiques et les eaux pluviales des toitures sont traitées séparément. Aucun impact notable lié à la production de ces eaux n'est attendu.

5.3 Milieu biologique

5.3.1 Introduction

Ce chapitre vise l'évaluation des incidences sur le milieu biologique du projet. Les impacts évalués ici pouvant être la destruction d'un habitat, la disparition d'une espèce sur le site, la destruction d'un élément du réseau écologique ou la perte du rôle que joue le site dans l'écosystème. Ces incidences ont lieu en phase de chantier, par une destruction physique d'un élément, ou en phase d'exploitation, par la modification ou la gestion de l'environnement qui deviendrait inappropriée à certaines espèces.

5.3.2 Cadre réglementaire et normatif

- Loi du 12.07.1973 sur la conservation de la nature, modifiée notamment par le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites Natura 2000 ainsi que de la faune et de la flore sauvages (M.B. 22.01.2002 – err.14.02.2002), paru le 11.09.1973 ;
- Arrêté du Gouvernement wallon du 9 février 1995 relatif à l'octroi de subvention pour la plantation de haies ;
- Circulaire ministérielle du 14 novembre 2008 relative à la protection des arbres et haies remarquables, à la plantation d'essences régionales en zone rurale et aux plantations au sein d'un dispositif d'isolement ;
- Arrêté du Gouvernement wallon du 1er décembre 2016 fixant les objectifs de conservation pour le réseau Natura 2000

5.3.3 État initial de l'environnement

5.3.3.1 Habitats dans et autour du périmètre de projet

L'emprise du projet comprend une diversité élevée d'habitats biologiques, résultat de diverses pratiques agricoles sur des sols relativement humides de plaine inondable.

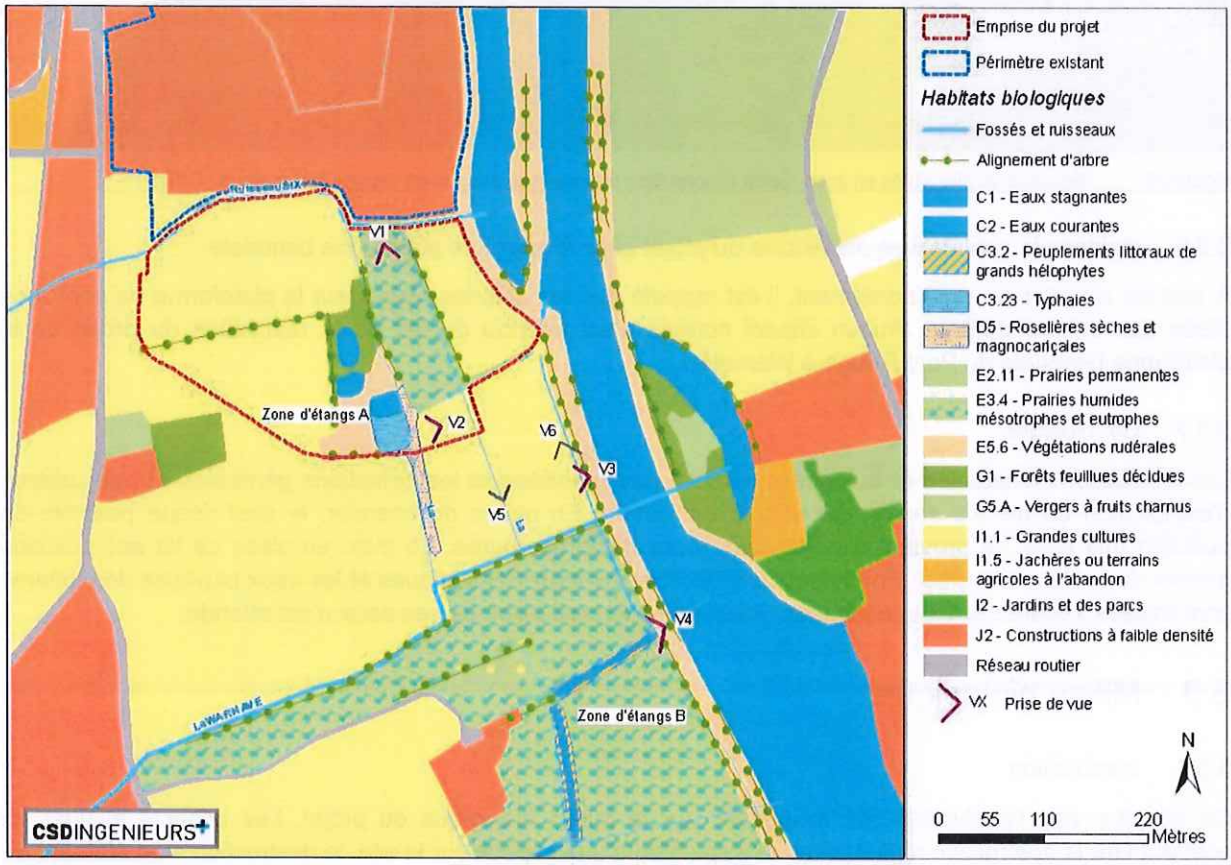

Figure 26 : Habitat biologique selon la classification Waleunis (Source : CSD, 2018)

La plus grande partie du périmètre du projet occupe des zones de grandes cultures de faible intérêt biologique. Une prairie humide (*Prairies humides mésotrophes et eutrophes*) est présente dans la moitié est

du site. Au centre du périmètre se développe un réseau de zones humides : il est constitué de trois étangs bordés d'une typhaie et d'une roselière sèche.

Figure 27 : **Prises de vue V1 (à gauche) et V2 (à droite), illustrant respectivement une prairie humide en fauche tardive le long du ruisseau de Six et une roselière sèche. Voir la figure précédente pour leur localisation.**

Une bande de végétation rudérale et d'alignements d'arbres est présente le long de la Lys, de part et d'autre de la voie cyclo-pédestre. Les arbres présents comportent notamment des saules (*Salix sp.*) et des Noisetiers (*Corylus sp.*). De nombreux autres alignements d'arbres sont présents sur le site (cf. Figure précédente). Parmi eux, un alignement remarquable de vieux saules têtards (*Salix sp.*) est situé au niveau de la prise de vue 3. Cet alignement d'arbres pourrait accueillir la nidification de la Chevêche d'Athéna (*Athene noctua*), espèce au statut défavorable sur la liste rouge des oiseaux nicheurs de Wallonie.

Le reste de la zone étudiée est occupé par un verger (code WALEUNIS *G5.A - Vergers à fruits charnus*), quelques bosquets feuillus (code WALEUNIS *G1 - Forêts feuillues décidues*) et des constructions (bâtiments agricoles et logements, code WALEUNIS *J2 - Constructions à faible densité*).

Figure 28 : **Prises de vue V4 (à gauche) et V3 (à droite), illustrant respectivement la zone d'étangs B et une parcelle de grande culture sur laquelle l'implantation du projet est prévue.**

Figure 29 : **Prises de vue V5 (à gauche) illustrant un des fossés humides et V6 (à droite) illustrant le fossé humide longeant la voie cyclo-pédestre et, en arrière-plan, l'alignement de saules têtards.**

5.3.3.2 Faune et flore

Les données du DEMNA sont peu nombreuses sur le site du projet, mais renseignent la présence d'espèces d'oiseaux Natura 2000 remarquables :

- Un couple de Busards des roseaux (*Circus aeruginosus*), nicheur possible sur le site en 2010 ;
- Un Busard Saint-Martin (*Circus cyaneus*) en hivernage sur le site en 2010 ;
- La Grande Aigrette (*Casmerodius alba*);
- Le Harle piette (*Mergus albellus*) en hivernage sur la Lys à hauteur du projet en 2010.

Des données relatives à la présence d'amphibiens, de chauves-souris et de poissons sont disponibles grâce aux inventaires floristiques et faunistiques détaillés réalisés dans une zone tampon d'environ 100 m de part et d'autre de la Lys dans le cadre de l'étude d'impact « "Recalibrage de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et Halluin » publiée en 2014.

Concernant les amphibiens, le Triton alpestre (*Ichthyosaura alpestris*) et le Crapaud commun (*Bufo bufo*) ont été observés sur le site même du projet, dans la prairie humide et sur la berge de la Lys. Le Triton ponctué (*Lissotriton vulgaris*) et la Grenouille rousse (*Rana temporaria*), espèces Natura 2000, ont été observés à 200 m. Des inventaires chiroptérologiques réalisés à 200 m et 500 m du site du projet ont montré la présence de la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), du Murin de Daubenton (*Myotis daubentonii*), du Murin de Naterrer (*Myotis nattereri*) et de la Noctule commune (*Nyctalus noctula*).

Concernant les reptiles, les insectes et les mollusques, l'étude précitée n'a pas mis en évidence la présence d'espèce remarquable sur le site.

Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été observée sur le site. Au niveau des plantes invasives, la Renouée du Japon (*Fallopia japonica*) a été observée sur les berges de la Lys au niveau du site du projet.

5.3.3.3 Sites à statut particulier

Le site d'implantation du projet ne bénéficie d'aucun statut de protection en tant que zone naturelle. Il constitue toutefois un habitat d'espèces au statut de protection Natura 2000, listées à la section précédente.

Les sites d'intérêt biologiques ont été répertoriés dans un rayon de 10 km autour du projet, ainsi que le long de la Lys en aval du projet, sur une distance de 30 km (cf. figure suivante). Un site Natura 2000, deux sites de grand intérêt biologique (SGIB) dont un constitue également une zone humide d'intérêt biologique (ZHIB), et trois zones (françaises) naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont présents au sein de ce périmètre :

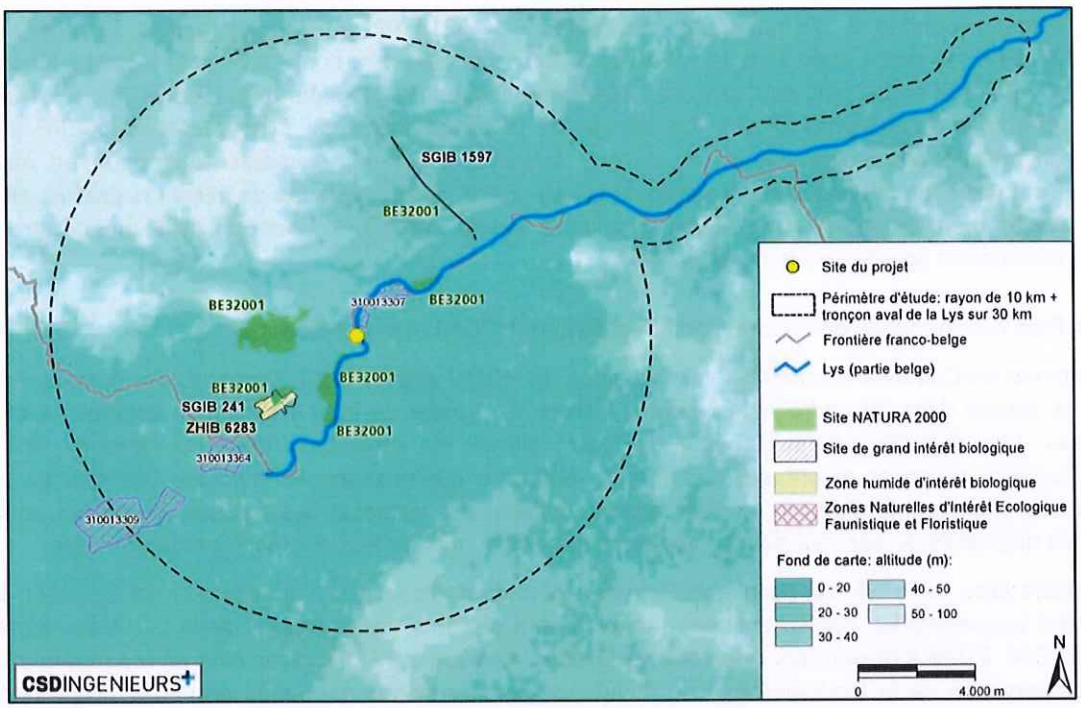

Figure 30 : Sites biologiques à statut particulier (source : CSD, 2018)

- Les Marais et prairies humides de Warneton (ZNIEFF 310013307, le long de la Lys à 500 m en aval du site du projet) : les prairies de Warneton représentent l'un des derniers exemples du système alluvial de la basse vallée de la Lys, avec un complexe de végétations eutrophiles hygrophiles de différents niveaux topographiques. Le site est dominé par de vastes prairies inondables plus ou moins pâturées ou fauchées.
- Le site Natura 2000 de la 'Vallée de la Lys' (BE32001, l'entité la plus proche est située à 700 m au sud du site du projet) : le site comprend plusieurs grandes entités : les mégaphorbiaies, les mares et prairies humides engendrées par le creusement des argilières de Ploegsteert et de Warneton, le Bois de Ploegsteert, massif forestier de petite superficie, et une portion importante de l'ancien canal à Comines-Warneton. Le site possède un intérêt ornithologique majeur.
- La Briqueterie de Ploegsteert (SGIB 241 et ZHIB, à 3 km du site du projet.) : il s'agit d'une zone humide de très grand intérêt biologique, qui a à la fois le statut de réserve naturelle, de site Natura 2000, de SGIB et de ZHIB. Le site comprend les fosses d'extraction de la briqueterie. Certaines fosses sont abandonnées, d'autres sont encore en pleine exploitation. On trouve donc tous les stades de colonisation par la végétation, depuis la terre nue jusqu'à l'étang en passant par divers types de marécages.
- Canal désaffecté Ypres-Comines (SGIB 1597, à 5,5 km au nord-est du site du projet) : Creusé à partir de 1863 dans le but de joindre la ville d'Ypres à la Lys par voie navigable, ce canal fut désaffecté à peine un demi-siècle plus tard, sans jamais avoir servi ! Actuellement, ce vestige historique présente un grand intérêt paysager et renferme, sur ses 17 kilomètres de longueur, une belle diversité floristique et faunistique dans une région agricole fortement banalisée.
- Les Prés Du Hem (ZNIEFF 310013364, 5,6 km en amont du site du projet) : Ce site, situé en système alluvial au sein même de la commune d'Armentières, est majoritairement occupé par un vaste étang artificiel aménagé en base de loisirs. Le site a subi une nette régression de son intérêt floristique et phytocénotique durant ces dernières années. Les végétations herbacées périphériques de l'étang et les végétations aquatiques et amphibies sont très rudéralisées et dégradées.

- Prairies inondables d'Erquinghem-Lys (ZNIEFF 310013309, à 8 km en amont du projet) : Cette ZNIEFF fait partie intégrante la vallée de la Lys, dans laquelle sont également incluses les ZNIEFF n° 178, 187 et 123, toutes d'un grand intérêt floristique et écologique et qui représentent les derniers exemples du système alluvial fonctionnel de la basse vallée de la Lys. Cette ZNIEFF possède encore un patrimoine naturel et un réel intérêt écologique, éléments tous deux en cours de raréfaction inquiétante dans la plaine de la Lys ; celle-ci est constituée de plusieurs prairies alluviales, assez bien conservées, de niveau trophique moyen (prairies mésotrophiles à méso-eutrophiles), notamment pour les prairies de fauche.

5.3.3.4 Plan communal de développement de la nature (PCDN) et projet Corrid'or

La commune de Comines-Warneton a mis en place un PCDN depuis 1995. De nombreuses actions ont été mises en œuvre dans ce cadre notamment à travers le Groupe de travail «Maillage écologique et zones humides». Les objectifs poursuivis sont du type : planter de nouvelles haies ou replanter des haies endommagées, recenser et creuser des mares, défendre quelques zones humides laissées au naturel, recréer des alignements d'arbres ou des vergers, installer des nichoirs, des refuges à insectes, mettre en place des dispositifs de sécurité pour protéger les batraciens lors de leur migration printanière, etc.

En parallèle avec ce PCDN sur l'entité de Comines-Warneton, il convient d'ajouter le projet Corrid'or. Il s'agit d'un projet transfrontalier, également connu sous le nom de Parc Transfrontalier de la Lys. Développé entre 2011 et 2014, il vise à développer une zone verte et un parc paysager transfrontalier en répondant aux défis de la préservation de la biodiversité et du développement de zones naturelles de valeur. Ceci s'intégrant dans un environnement fortement urbanisé afin de respecter l'équilibre écologique des milieux naturels.

5.3.4 État de référence de l'environnement

À l'horizon de la mise en œuvre du projet, seul le projet voisin de la plateforme bimodale du Pont Rouge entraînera un appauvrissement du milieu biologique, mais sans effet sur le périmètre du projet de CL WARNETON.

5.3.5 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

L'impact du projet sur le milieu biologique en phase de chantier concerne principalement la création de nouveaux bâtiments et d'espaces de parking sur des parcelles actuellement occupées par des grandes cultures, une prairie humide, un étang et un petit massif d'arbres feuillus. Il s'ensuit dès lors un appauvrissement du milieu biologique par destruction d'habitats, mais cet appauvrissement concerne essentiellement des zones de faible intérêt biologique (zones de grandes cultures et prairie humide mésotrophe).

Les zones de haute valeur biologique que sont la typhaie et la roselière sèche seront également affectées par la mise en œuvre du projet mais de manière plus limitée étant donnée la volonté du projet d'y maintenir un habitat à haute valeur biologique, avec notamment le renforcement de la végétation existante.

Enfin, la partie sud-est du périmètre, concernée par la roselière, la prairie humide et les prairies de grandes cultures seront également touchées par l'aménagement du bassin d'orage paysager (cf. Figure ci-dessous). Ces travaux de remaniement du relief perturberont temporairement la faune inféodée notamment à la roselière et à la prairie humide.

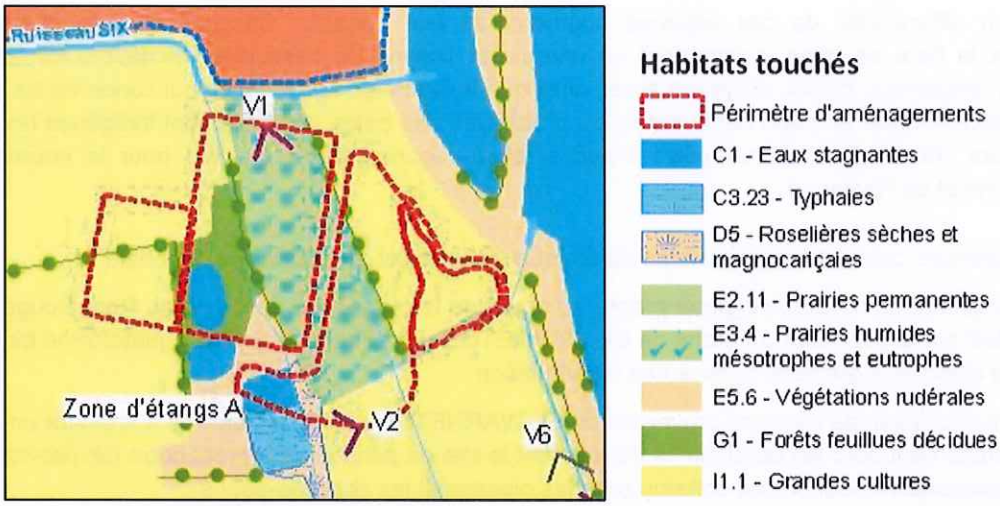

Figure 31 : Habitats touchés par l'aménagement des constructions (partie centrale) et du bassin paysager (partie sud-est)

De manière à limiter les incidences du projet lors de la phase de chantier, il y aura lieu d'éviter toute destruction ou dégradation de la typhaie et de la roselière localisées sur la partie sud du périmètre de projet.

Enfin, notons que le ruisseau de Six sera enjambé par les aménagements décrits ci-dessous.

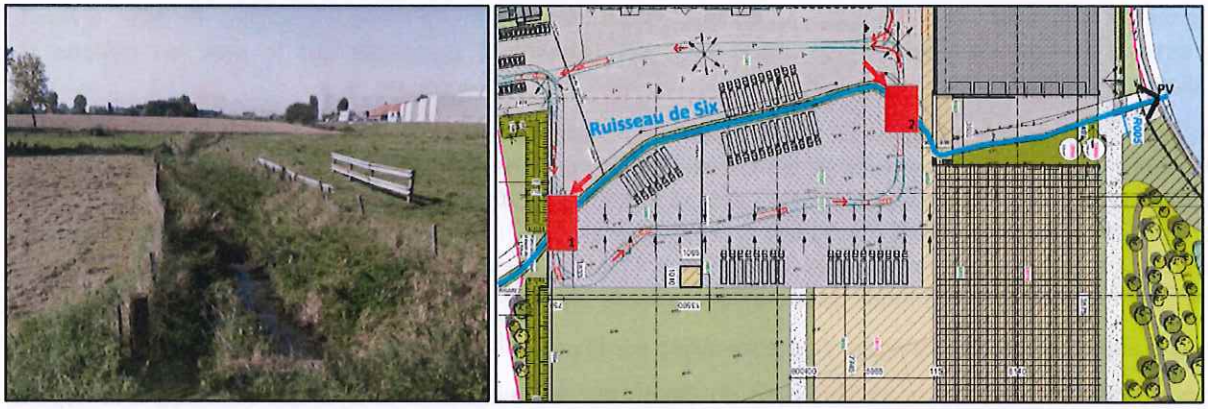

Figure 32 : Ruisseau de Six : Prise de vue (PV) depuis le Quai Verboeckhoven et aménagements prévus (1-2) (source : CSD, 2018)

Pour rappel, le ruisseau de Six traverse le périmètre du projet d'ouest en est pour se jeter dans la Lys. Sur le tronçon traversant le site d'implantation du projet, il sera désormais cerné entre la zone urbanisée existante au nord et l'extension du site sur sa partie sud avec un double pontage qui le surplombe (1 et 2, Figure 32) prévu pour l'accès au stationnement des camions.

5.3.6 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

L'analyse du projet en phase d'exploitation consiste essentiellement en une appréciation de la qualité des espaces verts réalisés.

Les espaces verts prévus à ce jour par le projet sont deux talus en limite ouest du site d'une part et d'autre part le long d'une partie de la façade sud, de l'angle sud-est et de la façade est du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré. Une haie d'arbres est également envisagée à l'intérieur du périmètre du projet le long de la voirie menant à la plateforme bimodale du Pont Rouge.

Une gestion différenciée de ces espaces augmenterait leur capacité d'accueil pour la faune (surtout insectes) et la flore sauvage, notamment en interdisant l'usage de pesticides, en favorisant les plantes messicoles (coquelicot, bleuet, chrysanthème), ainsi que le fauchage tardif. En ce qui concerne les arbres, le choix d'espèces mellifères et/ou nectarifères, ou produisant des baies, et idéalement indigènes (ex : Sorbier des oiseleurs, Tilleul, Érable champêtre, Peuplier blanc) représenterait un plus pour le nourrissage de l'entomofaune et de l'avifaune.

5.3.7 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

L'appauvrissement du milieu biologique propre au projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge est sans effet cumulatif sur le périmètre du projet de CL WARNETON. En effet, le projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge dispose également de mesures d'atténuation.

Toutefois, la circulation de camions provenant de CL WARNETON vers la plateforme entrainera un risque de mort par écrasement pour les amphibiens fréquentant le site en période de reproduction (février-mars), et un risque supplémentaire de mort par collision pour les oiseaux et les chauves-souris.

5.3.8 Conclusions

Le projet s'implante essentiellement sur de la zone de grandes cultures qui ne dispose que d'un faible intérêt biologique. Il est toutefois bon de noter la présence d'une prairie humide, ainsi que d'une roselière et d'une typhaie sur la partie sud du périmètre. Il est dès lors important de limiter les interventions sur ces zones, notamment la roselière et la typhaie, afin de limiter les incidences sur la faune y associée. En effet, diverses espèces d'oiseaux classées Natura 2000 sont potentiellement présentes sur le site, en période de nidification ou d'hivernage.

Plusieurs espèces d'amphibiens et de chiroptères sont sporadiquement signalées, mais la mise en œuvre du projet n'engendrera aucune perte significative de l'habitat de ces espèces. En effet, les espaces verts prévus sur 4,6 ha par le projet, proposant l'aménagement d'une large bande arborée sur talus et d'un bassin d'orage paysager, permettront d'accueillir la faune existante. Le bassin d'orage sera aménagé de manière à maintenir une lame d'eau permanente. Une gestion différenciée de ces espaces ainsi que le choix d'espèces mellifères / nectarifères et à baies pourra en optimiser le potentiel écologique.

Aucune espèce végétale protégée n'a été identifiée sur le site.

Notons enfin la présence de la Renouée du Japon sur les berges de la Lys, qui constitue une espèce invasive à éliminer de manière prioritaire.

5.4 Air, climat, énergie, vibrations

5.4.1 Introduction

Le présent chapitre est consacré, d'une part, à l'étude des impacts du projet sur la qualité de l'air en phase de chantier et d'autre part en phase d'exploitation. Les impacts énergétiques sont également succinctement abordés.

5.4.2 Cadre réglementaire et normatif

- Arrêté royal du 17 mai 2007 modifiant l'arrêté royal du 11 mars 2002 relatif à la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail
- Plan Air-Climat
- Loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

- Arrêté royal du 26 mars 1971 relatif à la prévention de la pollution atmosphérique engendrée par les installations de combustion.
- Arrêté du Gouvernement wallon du 15 juillet 2010 relatif à l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant.
- Règlement Général pour la Protection du Travail.

5.4.3 État initial de l'environnement

L'établissement existant engendre des rejets atmosphériques sous forme de gaz de combustion, de buées, de biogaz et d'ammoniac. Il engendre également des nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l'établissement.

5.4.3.1 Nuisances olfactives

Les installations et dépôts autorisés susceptibles de générer ces nuisances sont les suivantes :

- Les lignes de pelage à la vapeur ;
- Les sécheurs à air chaud ;
- Les lignes de cuisson et les lignes de flocons ;
- Les cheminées de dispersion ;
- La STEP ;
- Les déchets de graisse.

5.4.3.2 Gaz de combustion

Les installations de combustion autorisées présentes sur le site d'exploitation sont les suivantes :

- Les chaudières à vapeur ;
- Les chaudières à vapeur et à post-combustion ;
- Les chaudières à huile thermique ;
- La torchère de sécurité ;
- Une cogénération.

Tous ces différents dépôts et installations autorisés font l'objet de conditions particulières d'exploitation et de critères de contrôle stricts repris dans le permis en vigueur.

5.4.4 Etat de référence de l'environnement

D'ici à la mise en œuvre du projet, aucun évènement ou évolution naturelle n'est susceptible de modifier sensiblement la situation en matière de qualité de l'air dans le périmètre du projet.

5.4.5 Incidences spécifiques du projet en phase de réalisation

Le chantier de construction à proprement parler ne requiert pas d'autres énergies que celles nécessaires au fonctionnement des engins et outils de chantier (diesel, électricité).

5.4.5.1 Émissions de poussières par les travaux de terrassement

Le projet implique des déplacements de terre. Les émissions de poussières générées par le déplacement des terres à l'intérieur de la zone à l'aide de bulldozers est difficile à quantifier. L'envol de poussières est cependant inévitable lors de l'exécution de terrassements, mais restera limité à cette phase.

5.4.5.2 Émissions de poussières par les travaux de construction

Les travaux de construction et d'équipement du projet ne sont pas susceptibles de générer des émissions de poussières ni de détériorer la qualité de l'air.

5.4.6 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

5.4.6.1 Émissions atmosphériques

Le projet implique des rejets liés aux installations autorisées mentionnées au paragraphe 5.4.3.2. Et comme également précisé dans le même paragraphe, ces installations font l'objet de conditions particulières d'exploitation et de critères de contrôle stricts repris dans le permis en vigueur.

Il est à noter que la construction du second bâtiment automatisé et réfrigéré permettra à l'entreprise de s'affranchir de l'utilisation des installations de stockage réfrigéré externes, et donc de réaliser l'économie annuelle de 5.861 camions (voir paragraphe 4.6.6. de la présente notice).

De plusieurs études issues des Voies Navigables de France, il ressort que le taux moyen d'émissions de CO_2 des poids lourds est de l'ordre de **70 grammes par tonne-kilomètre**.

Une tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Sur base de l'estimation des Voies Navigables de France ainsi que du total kilométrique effectué par l'ensemble des 5.861 camions sur une période annuelle, soit 364.168 kilomètres, et considérant la charge annuelle transportée, soit 146.540 tonnes, on constate que la construction du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré permettrait d'éviter l'émission annuelle de 3.735.562 tonnes de CO_2.

5.4.6.2 Consommation énergétique

Les capacités thermiques existantes sont suffisantes pour refroidir un bâtiment réfrigéré supplémentaire

Le document de Performance Énergétique du Bâtiment, (PEB) en ce qui concerne le bâtiment d'accueil est repris en annexe de la demande de permis unique.

5.4.6.3 Vibrations

Aucun impact notable dû aux vibrations n'est attendu lors de l'exploitation du projet.

5.4.7 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

Nous reportant toujours aux Voies Navigables de France, on voit qu'une péniche d'une capacité de 1.000 tonnes peut prendre la charge d'environ 35 camions de 25 tonnes. On pourrait ainsi faire l'économie des 5.936 camions annuels concernés par le transport vers les ports, par l'utilisation de 170 péniches par an (rappelons ici le fait que le nouveau bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré est dimensionné pour accueillir des palettes propres au transport fluvial). Considérant à nouveau l'estimation d'émission de CO_2 de 70 g/t/km, et le kilométrage total annuel effectué par les camions qui roulent vers les ports nationaux et internationaux, soit 1.315.291 km, et la charge totale annuelle transportée, soit 148.359 tonnes, on constate que l'utilisation de la plateforme permettrait d'éviter l'émission annuelle brute de 13.659.468 tonnes de CO_2. Vu l'intensité du trafic aux abords du port d'Anvers, le temps de transport des camions en est

considérablement augmenté de sorte que l'estimation de l'émission annuelle brute de 13.659.468 tonnes de CO_2 est légèrement sous-évaluée.

De cette quantité brute, il faut cependant encore retirer les émissions liées à la circulation des péniches. Considérons que 170 péniches parcourent un aller-retour jusqu'à Anvers, ce qui correspond à un kilométrage total annuel navigué de 61.200 km et la charge annuelle équivalente transportée par camion, soit 148.359 tonnes. Tenons compte du fait qu'une péniche de 1.000 à 1.500 tonnes émet 20 grammes de CO_2 par tonne-kilomètre. Le rejet de CO_2 lié aux péniches est de 181.592 tonnes de CO_2.

La quantité nette de CO_2 émis qu'on épargne par l'utilisation des péniches en lieu et place des camions vaut donc 13.478.284 tonnes de CO_2.

5.4.8 Incidences liées à l'augmentation des exportations internationales à l'horizon 2019-2021

Déjà actuellement, et dans les prochaines années (horizon 2019 – 2021), les marchés nord-américains, canadiens, asiatiques et australiens s'ouvrent aux exportations. En outre, notre présence accrue sur les marchés boursiers nous laisse supposer une forte augmentation des exportations sur ces marchés lointains, où des marges bénéficiaires appréciables sont encore possibles, alors qu'en raison de la saturation des marchés européens, les marges ont tendance à s'y réduire. C'est la raison pour laquelle nos volumes d'exportation vers ces marchés lointains vont augmenter parallèlement à une diminution de volume sur les marchés européens. Il s'agit donc ici d'un déplacement de la production sans augmentation de volume. L'entreprise vise à doubler son volume d'exportation vers les marchés lointains avec une décroissance concomitante vers l'Europe. L'utilisation de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton nous donnera également l'opportunité de réorienter vers la voie fluviale certains volumes d'exportations européennes, notamment à destination de l'Espagne et du Portugal.

Dès lors, le nombre annuel de camions sur le flux vers Anvers et les ports internationaux redeviendrait égal à 5.936. L'utilisation de 170 péniches permettra d'éviter une nouvelle fois l'émission de 13.478.284 tonnes de CO_2. Toutefois, étant donné qu'actuellement, nous sommes dans un registre d'estimations, nous considérerons une économie de 75 % des nouvelles émissions de CO_2, soit 10.108.713 tonnes. Tenant compte des précédentes considérations, nous attendons donc une diminution annuelle totale de 23.586.997 tonnes de CO_2.

5.4.9 Conclusions

L'établissement existant engendre des rejets atmosphériques sous forme de gaz de combustion, de buées, de biogaz et d'ammoniac. Il engendre également des nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l'établissement. Ces différents rejets autorisés font l'objet de conditions particulières d'exploitation et de critères de contrôle stricts repris dans le permis en vigueur.

En phase de réalisation du projet, seuls les terrassements liés aux déplacements de terre généreront une inévitable quantité de poussières. Les travaux de construction n'auront en revanche aucun impact.

En phase d'exploitation, le projet implique des rejets liés à des installations supplémentaires reprises dans le permis existant et assorties de conditions particulières d'exploitation et de critères de contrôle stricts.

Les éventuels rejets liés aux installations HVAC des bâtiments logistiques et d'accueil ne sont pas significatifs, pas plus que leur consommation énergétique.

Les capacités thermiques existantes sont suffisantes pour refroidir un bâtiment réfrigéré supplémentaire

La construction d'un second bâtiment automatisé et réfrigéré permettrait une diminution des émissions annuelles de CO_2 égale à 3.735.562 tonnes.

L'utilisation de la plateforme bimodale du Pont Rouge pourrait encore accentuer cette diminution d'une quantité annuelle nette de 13.478.284 tonnes de CO_2.

Les exportations vers les ports internationaux doubleront à l'horizon 2019-2021, parallèlement à une baisse de livraisons belges et proches-européennes ; cette diminution sera alors de 23.586.997 tonnes de CO_2.

5.5 Paysage, patrimoine et urbanisme

5.5.1 Introduction

Le paysage traduit l'interaction d'actions humaines évolutives avec son environnement physique et biologique, et cela au cours du temps et des évolutions politiques, économiques, sociales, etc. L'accroissement, la diversification et l'innovation en matière d'actions humaines sur son environnement impliquent la prise en compte de l'analyse paysagère lors de l'implantation de nouvelles activités, et ce dans le but d'améliorer ou de maintenir le cadre de vie initial, ou d'éviter la détérioration de ce dernier.

L'objectif de l'évaluation est d'identifier en quoi le projet envisagé respecte les caractéristiques paysagères initiales du site, les améliore ou au contraire, les dégrade, et ce tant pour la Région wallonne que pour les entités géographiques proches.

Afin d'atteindre cet objectif, l'approche suivante a été choisie :

- Définition du cadre paysager global dans lequel se localise le site. Une fois identifié, ce cadre global permettra de définir un rayon d'étude où un relevé des éléments paysagers pertinents par rapport au site étudié sera réalisé (lignes de force, points de vue, périmètre paysager, etc.) ;
- Identification des points sensibles du paysage à proximité immédiate du site, c'est-à-dire les vues proches depuis le cadre bâti, les espaces publics, etc. qui, de par leur localisation, leur fréquentation ainsi que leur rôle social, seront directement touchés par le projet ;
- Évaluation des incidences sur base de la situation projetée, c'est-à-dire intégrant les caractéristiques intrinsèques du projet ainsi que les éléments paysagers pertinents de la situation existant afin de déterminer les aires de visibilité du projet.

Cette méthodologie s'inscrit dans les objectifs définis par la Convention européenne du Paysage de Florence du 19 juillet 2000, qui constitue le premier instrument européen spécialement consacré au paysage.

5.5.2 Cadre réglementaire et normatif

- Convention européenne du paysage ou Convention de Florence adoptée le 20 octobre 2000 par le Conseil de l'Europe.
- Code du développement territorial (CoDT), Coordination officieuse du 29 février 2016, Service Public de Wallonie (SPW), Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine, et Énergie (DGO4).
- Arrêté du Gouvernement wallon adopté le 5 septembre 2002 déterminant la liste du patrimoine immobilier exceptionnel de la Région wallonne.
- Inventaire des monuments et sites classés, des périmètres d'intérêt culturel, historique et esthétique, des arbres et haies remarquables, des sites archéologiques et des autres éléments patrimoniaux, Service Public de Wallonie (SPW), Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine, et Énergie (DGO4).
- Inventaire du patrimoine monumental de Wallonie, Service Public de Wallonie (SPW), Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, Logement, Patrimoine, et Énergie (DGO4).
- Schéma de Développement du Territoire (SDT).
- Plans, schémas et règlements urbanistiques en vigueur : Plan de secteur, Règlement général sur les bâtisses en site rural, Schéma directeur, Schéma de Développement Communal, Guide Communal d'Urbanisme.
- Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais ;

- Projet européen Corrid'or : parc paysager transfrontalier de la vallée de la Lys.

5.5.3 État initial de l'environnement

5.5.3.1 Cadre paysager global

Belgique

Selon l'ouvrage « Les territoires paysagers de Wallonie », Comines-Warneton est compris dans *l'ensemble paysager de la plaine et du bas-plateau hennuyer : « Situé au nord-ouest de la Wallonie, cet ensemble paysager regroupe les territoires de la région hennuyère situés de part et d'autre de la plaine de la Haine ».*

L'occupation du sol y est dominée par les labours qui s'étendent partout, à l'exception des creux du relief forgés par les cours d'eau et des abords de l'habitat, domaines de l'herbage. Les boisements les plus importants se localisent sur les pentes les plus accentuées des collines et sur les moins bons sols. Çà et là, de petits bosquets parsèment les paysages.

Au sein de cet ensemble, la commune de Comines-Warneton est concernée par le territoire paysager de la bordure de la plaine de la Lys : « *Enclave wallonne entre France lilloise et Flandre, la région de Comines-Warneton, en rive gauche de la Lys, présente des paysages de plaine dominés par les labours sur un relief plat. L'habitat est caractérisé par de gros villages entre lesquels se disséminent de nombreuses fermes* ».

Sur base des visites de terrain, le site d'implantation du projet, localisé en bordure directe de la rive gauche de la Lys, présente un relief plan, et se localise à l'interface d'un paysage agricole (présence de fermes en quadrilatère, parcelles cultivées le long de la Lys, etc.), industriel datant du XIXème S (ancienne briqueterie, secteur textile, etc.), du XXème S (ensemble du complexe de CL WARNETON, etc.), résidentiel (historique sur la chaussée de Lille et plus récent le long de la chaussée du Pont Rouge) et lié aux infrastructures de transport (N58 et N515).

France

Le site d'implantation du projet est localisé en bordure de la Lys. Le village français de Deûlémont est localisé de l'autre côté du fleuve, au sud-est du projet.

Sur base de « L'atlas paysager du Nord-Pas-De-Calais », Deûlémont est situé dans la plaine alluviale de la Lys et assure la transition entre l'aire paysagère du val de Lys industriel et les paysages métropolitains des campagnes urbaines Nord et Ouest. Avec certaines des plus grandes entreprises régionales, la Lys est encore une vallée industrielle, plantée au centre de la campagne. À Deûlémont, l'ancienne briqueterie est un témoin de ce caractère industriel. En ce qui concerne les campagnes urbaines, l'atlas précise '*la campagne possède ici une assez grande homogénéité basée sur la ferme isolée et des reliquats bocagers plus ou moins nombreux. Au sein de cette campagne finalement bucolique, mêlant champs et prairies, des nuances apparaissent : relief et boisements dans le Ferrain de l'extrémité Nord-Est, prairies inondables dans le lit majeur de la Lys, etc.*' Le paysage agricole situé à l'est de Deûlémont est marqué par la présence de vastes étendues de cultures, ponctuées de haies, d'alignements d'arbres et d'arbres isolés en limites de parcelles.

Figure 33 : Ancienne briqueterie de Deûlémont

5.5.3.2 Cadre paysager local

Lignes de force

Les lignes de force d'un paysage sont les éléments linéaires qui structurent le paysage et servent de guide pour le regard. Il s'agit souvent de lignes de crête, mais des autoroutes, des canaux, etc. peuvent également constituer des lignes de force dans certains cas. Ces lignes peuvent donc être d'origine naturelle ou artificielle.

Les lignes de force primaires du site sont définies par le relief et la présence de la Lys. Le site du projet se trouve au droit des plaines de la Lys, à une altitude moyenne de 14 m. Dans la zone concernée par la présente demande, le relief y est peu prononcé.

Les lignes de force secondaires sont définies par la couverture du sol (culture, forêt, végétation naturelle ou semi-naturelle). Selon la saison et le type de couverture (persistante ou non, haute ou basse,...), le paysage sera totalement fermé ou semi-ouvert. Dans le cas présent, l'occupation du sol au site d'implantation du projet est constituée de prairies humides, entrecoupées de haies. Les vues vers le site sont donc filtrées suivant la saison.

Les lignes de force tertiaires sont définies par le bâti et les infrastructures. Dans le cas présent, l'entreprise CL WARNETON limite les vues vers le site depuis le nord, tandis que l'urbanisation présente le long de la chaussée du Pont Rouge (à l'ouest du site) limite les vues depuis l'ouest. Au-delà du village français de Deûlémont (à l'est du site), les vues vers le site sont également limitées. Soulignons également que le site existant de CL WARNETON marque déjà le paysage, étant donné les installations en présence : cheminée d'évacuation d'une hauteur de 60 m, un bâtiment automatisé et réfrigéré de 30 m de haut, etc.

Enfin, divers points d'appel sont présents au niveau des alentours du site. Il s'agit des bâtiments existants de l'entreprise CL WARNETON, du site de la briqueterie du Pont Rouge, de deux fermes en quadrilatère, du clocher de l'église de Deûlémont et enfin de la cheminée de l'ancienne briqueterie de Deûlémont.

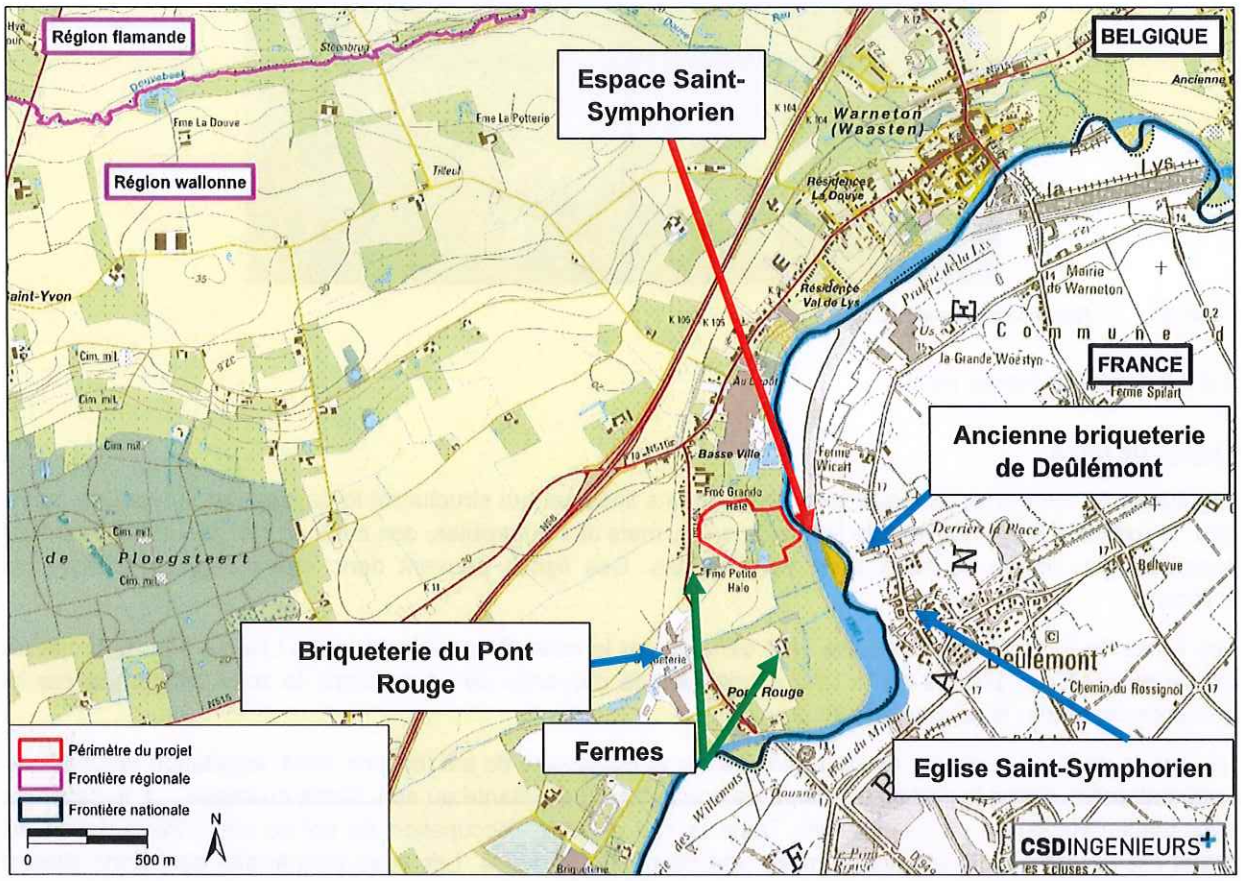

Figure 34 : Localisation IGN (source : SPW)

Figure 35 : Ferme située à proximité du périmètre (source : CSD, avril 2017)

Mise en valeur paysagère de la Lys - France

La Lys et ses berges font l'objet d'un parc paysager transfrontalier, le projet Corrid'or. Les partenaires sont les institutions publiques françaises, wallonnes et flamandes concernées par le tracé de la Lys (Lille Métropole Communauté Urbaine, Intercommunale Leiedal, Ville de Comines, etc.) Le projet a pris place entre 2011 et 2014 et vise à renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys en préservant un espace naturel dans un environnement fortement urbanisé. Un réseau transfrontalier est conçu en intégrant les itinéraires de promenade existants et en créant de nouveaux itinéraires. Des aménagements sont prévus sur les terrains publics en bordure de la Lys, tels que l'installation de mobilier urbain.

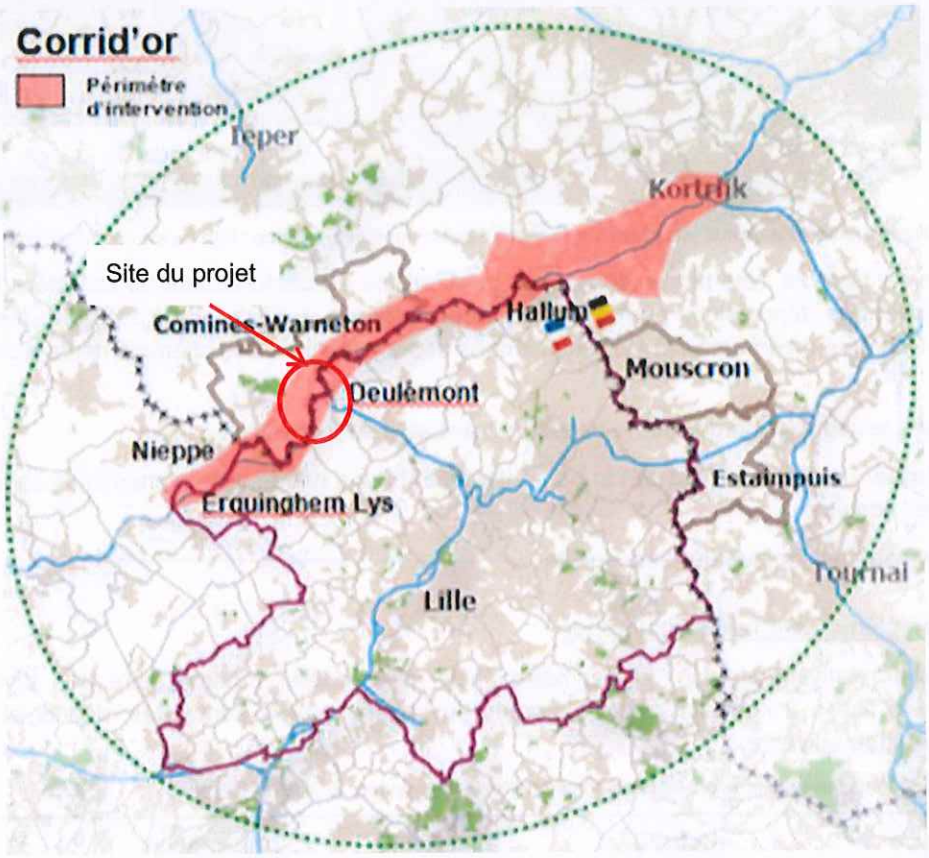

Figure 36: Périmètre d'intervention du projet Corrid'or (source : http://www.eurometropolis.eu)

En ce qui concerne Deûlémont, l'idée essentielle est de recréer des corridors écologiques développant la faune et la flore sur le linéaire de la Lys (avec prairie, pentes douces, etc.). À Deûlémont, il est prévu d'aménager l'espace Saint Symphorien. Le projet prévoit l'aménagement d'une prairie agrémentée de saules têtards, de mégaphorbaies au niveau des pentes douces le long des rives et d'une roselière en bordure de La Lys (cf. figure suivante).

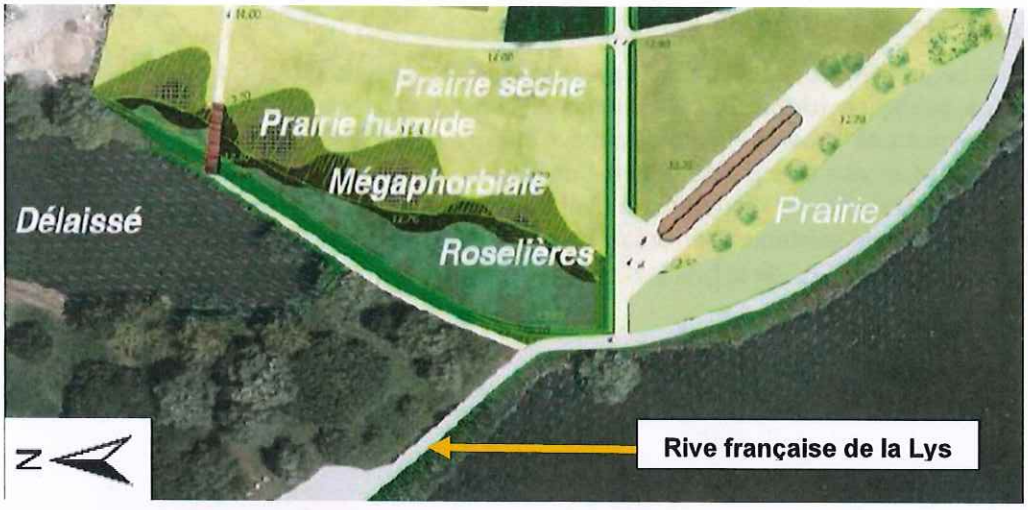

Figure 37: Aménagement de plantations prévu sur l'espace Saint-Symphorien (source : http://www.eurometropolis.eu)

Les aménagements de la 1ère phase de travaux ont consisté au confortement du caractère humide de la zone en réalisant des dépressions permettant de créer différents habitats afin d'améliorer les potentialités écologiques. Ces aménagements ont été réceptionnés début juin 2017. Les cheminements n'ont pas encore été réalisés.

À terme et dans le cadre d'une deuxième phase de travaux, il sera envisagé :

- De réaliser un cheminement piéton permettant d'offrir une entrée vers le chemin de halage depuis la rue de l'hospice ;
- Valorisation écologique du reste du site.

Inventaire des éléments d'intérêt paysager

Au vu du relief relativement plan, le périmètre choisi pour opérer un inventaire des divers éléments paysagers a été fixé à 2 km. Les divers éléments paysagers relevés sont listés, décrits et localisés au tableau et à la figure suivante.

Tableau 12 : Éléments paysagers recensés dans un périmètre de 2 km autour du site.

N°	Type	Commune	Entité	Description
Périmètre d'intérêt paysager				
1	ADESA	Comines-Warneton	Warneton	Vallée de la Lys. Zone située entre le cimetière de Bas Warneton et l'église de Warneton, paysage transfrontalier des bords de la Lys est très harmonieux. Le chemin de halage offre une succession de belles vues vers Warneton.
2	ADESA	Comines-Warneton	Warneton	Prairies bordant la Douve, situées au cœur du village de Warneton. Des inondations y sont de plus en plus fréquentes.
3	ADESA/PdS	Comines-Warneton	Warneton	Versant nord du Mont de la Hutte au nord de l'aire d'étude et vallées du

N°	Type	Commune	Entité	Description
				ruisseau de Ploegsteert, de la Warnave et de ses affluents au sud, englobant d'anciens trous de mines bordés d'arbres, des praires bordées de haies, d'alignements de saules en bordure de bois.
4	ADESA	Comines-Warneton	Warneton	Vallées de la Lys et de la Rabèque, englobant des prairies humides, des paysages bocagers et la ferme de la Grande Rabèque.
Point de vue remarquable				
Aucun point de vue remarquable orienté vers le site n'a été relevé dans le périmètre d'étude				
Patrimoine exceptionnel et classé				
5	Monument classé	Comines-Warneton	Warneton	Deux Tombeaux, dans la crypte de la tour de l'église Saints Pierre et Paul
6	Site classé	Comines-Warneton	Warneton	Le mémorial de Ploegsteert (M) et le bois de Ploegsteert comprenant huit cimetières militaires du Commonwealth, des bunkers ainsi que deux trous de mines, situés à Ploegsteert (S)
PICHE, GRU				
Aucun PICHE ni GRU n'a été identifié dans le périmètre d'étude				
Arbres/haies remarquables				
Aucun arbre/haie remarquable n'a été identifié sur le site				

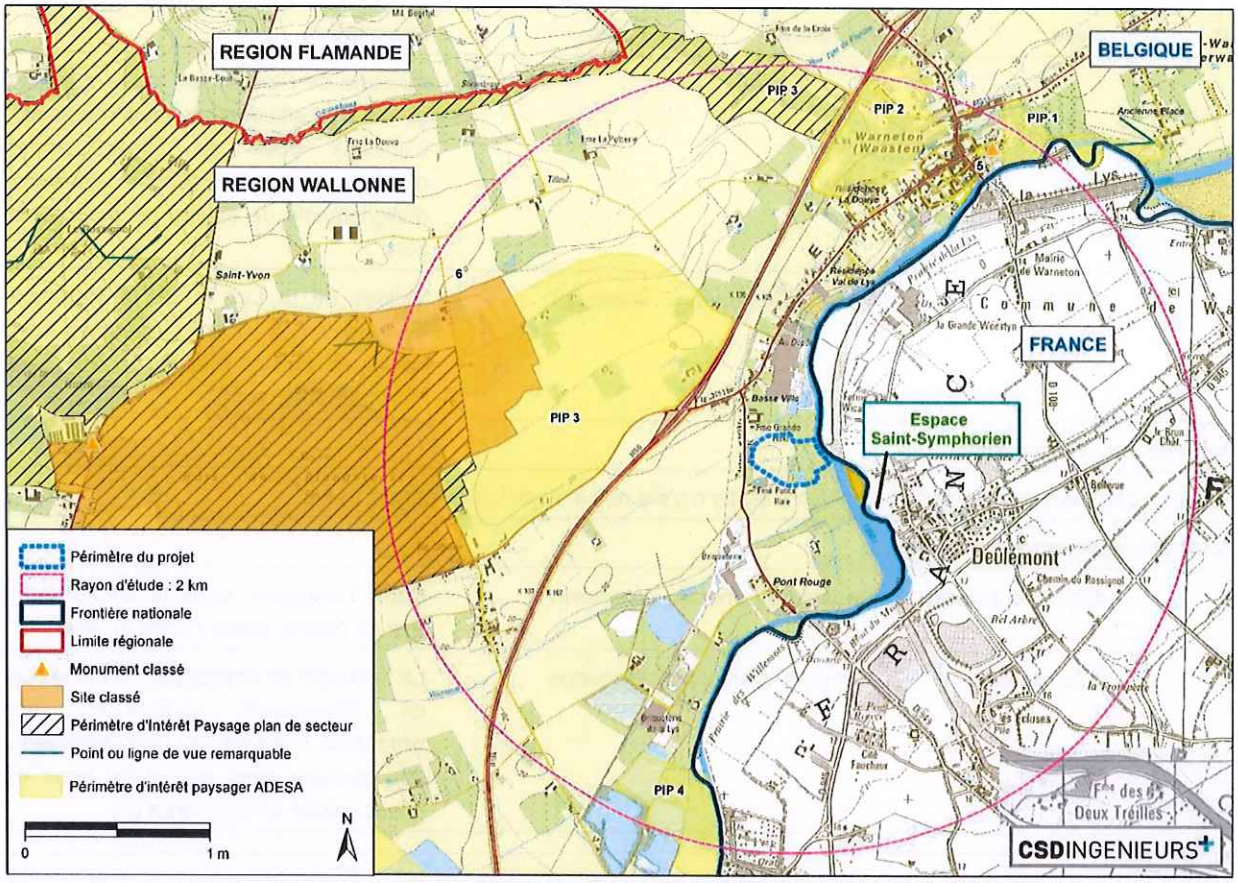

Figure 38: Éléments paysagers situés dans un périmètre de 2 km autour du projet

Sites archéologiques

La cartographie du zonage archéologique de la Wallonie mentionne le site concerné par le projet dans la zone « existence avérée de sites archéologiques ». Toutefois, selon le service archéologique de la province du Hainaut, il apparait qu'une « ferme se situe au sud-ouest mais également des vestiges de la 1e guerre mondiale (bâtiment/ruine au SO (contre la ferme), barbelés allemands, tranchée de tir et baraquements allemands) ».

► Voir ANNEXE A : Avis du service archéologique

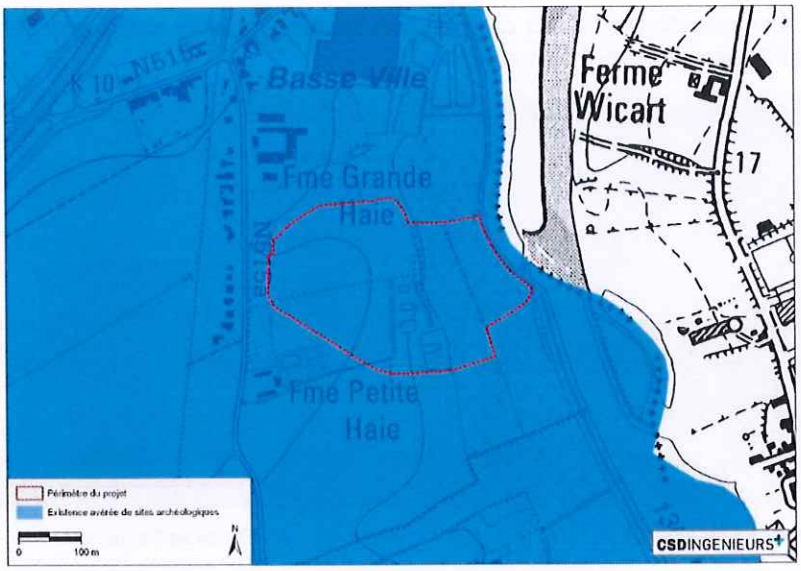

Figure 39: Extrait du zonage archéologique de la Wallonie (source : DGO4, CSD, 2018)

5.5.3.3 Contexte urbanistique

Cadre bâti

Le contexte urbanistique immédiat autour du périmètre du projet, est principalement caractérisé par les bâtiments de l'entreprise CL WARNETON (nord) ainsi que divers ensembles d'habitations en ordre continu, semi-continu ou ouvert le long de la N515 (nord-ouest), du bâti en ordre ouvert le long de la chaussée du Pont Rouge (ouest), ainsi que deux fermes en quadrilatère au sud.

Figure 40 : Entreprise CL WARNETON

Figure 41 : Habitations le long de la chaussée du Pont Rouge

Le bâtiment automatisé et réfrigéré existant est un bâtiment rectangulaire de 32 m de haut et de 140 m de long. Les matériaux de façade sont des panneaux sandwich en métal, de teinte blanc/gris clair. Le toit est en panneaux sandwich métalliques, de teinte blanc/gris clair.

Hormis les matériaux de type industriel, la brique dans les tons rouges-bruns domine les matériaux de façade utilisés dans les rues avoisinantes au projet.

Les gabarits sont relativement homogènes, de l'ordre du R+T ou R+1+T. La briqueterie du Pont Rouge ainsi que les premières habitations clôturent le périmètre au sud-ouest. Au sud, deux fermes en quadrilatère sont visibles au milieu des campagnes. Enfin, du côté est de la Lys, se situe le village de Deûlémont, de l'autre

côté de la frontière. Les parcelles agricoles caractérisent le paysage entre ces divers éléments du bâti. Ces divers éléments ont été localisés précédemment.

Figure 42 : Briqueterie de Pont Rouge

Figure 43 : Village de Deûlémont

Espaces publics

Le périmètre du projet n'accueille pas d'espace public dédié aux loisirs ou à la détente.

Deux tronçons du RAVeL L69A se situent à proximité du site. L'un se localise derrière le bâti présent le long de la rue du pont Rouge (à l'ouest du site), le deuxième est situé en bordure de la Lys, et longe le site à l'est. Un alignement d'arbres est présent le long du tronçon situé à l'est.

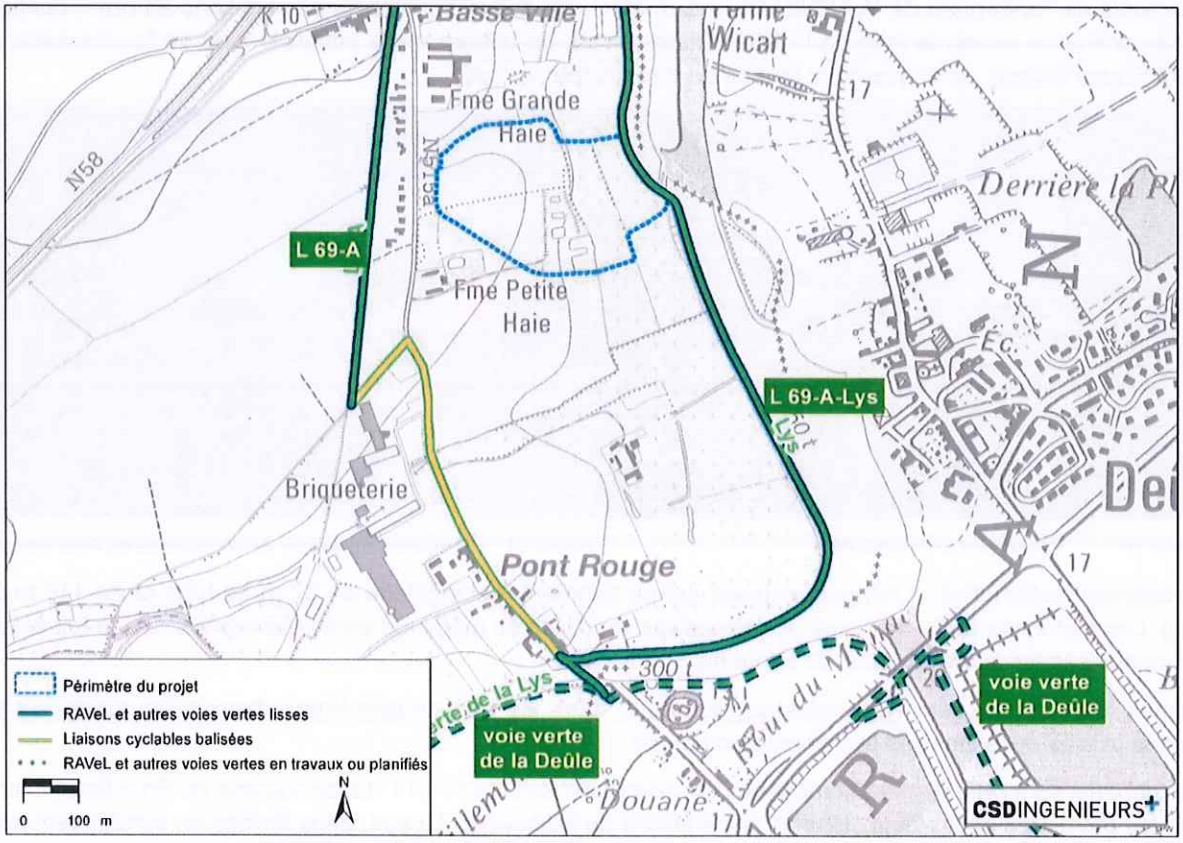

Figure 44: RAVeL à proximité du site du projet

Figure 45: Vue vers l'entreprise CL WARNETON depuis le RAVeL – tronçon est

5.5.3.4 Perception visuelle du site

Les vues présentées et développées dans les paragraphes ci-après sont localisées à la figure suivante.

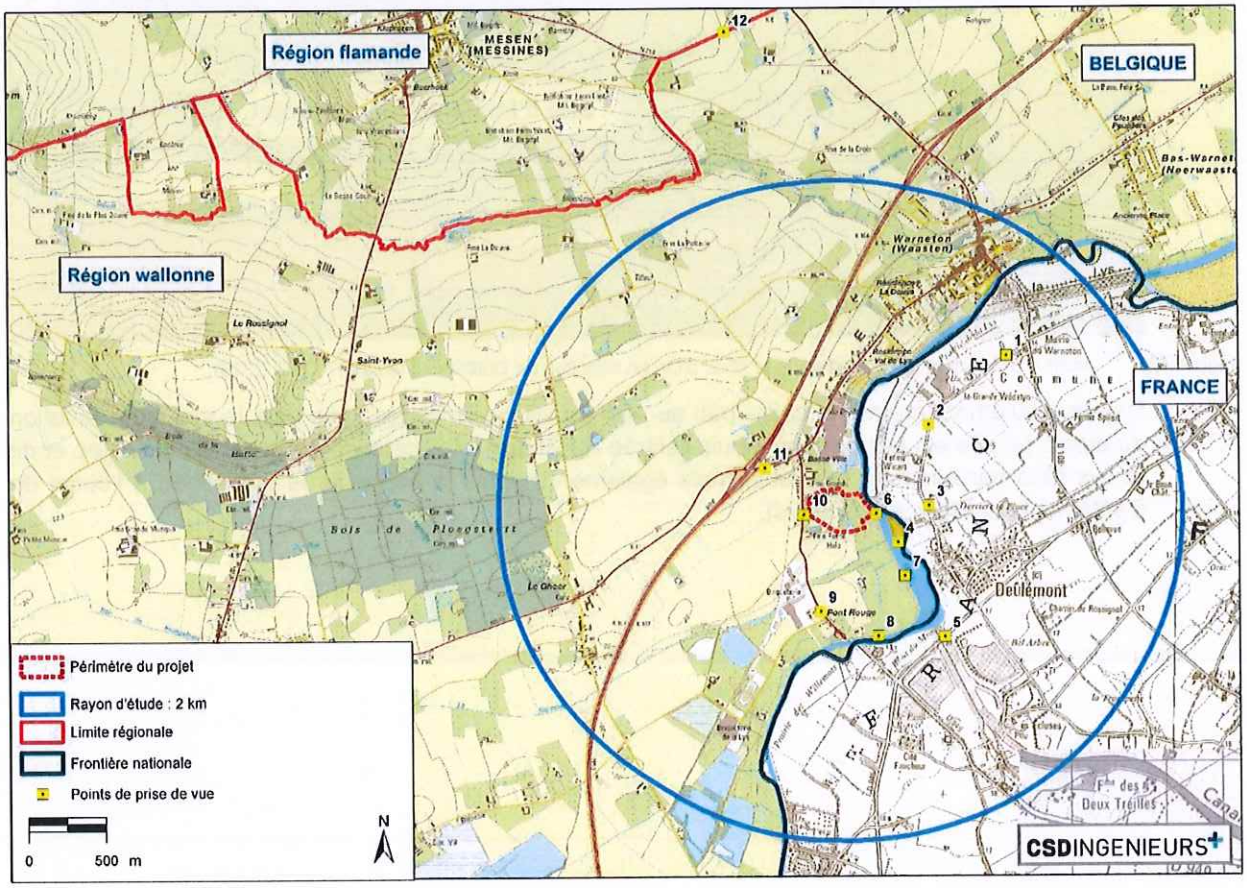

Figure 46: Localisation des points de prise de vue

- Depuis le nord-est vers le sud-ouest :

En bordure de Lys, côté belge, la végétation ainsi que le tracé de l'ancien bras de la Lys limitent les vues vers le site d'implantation du projet, depuis le Quai Verboeckhoven.

Depuis l'intérieur des terres, côté français, jusqu'à l'entrée de Deûlémont, les vues sont nettement plus dégagées vers le site d'implantation du projet, étant donné le recul par rapport à la Lys et les étendues agricoles dégagées vers le site (cf. figures suivantes).

Figure 47: Vues 1 & 2 - Vues depuis la rue de la Mine d'Or, en direction de Deûlémont (source : CSD, 2018)

Depuis Deûlémont même, le cadre bâti au sein du village limite les vues vers le site d'implantation du projet. Le site est perceptible depuis l'entrée du village (la végétation en bordure du RAVeL et de la Lys filtre partiellement les vues) mais également depuis la berge de la Lys située à l'ouest de Deûlémont (cf. Figures suivantes).

Figure 48: Vue 3 - Vue depuis l'entrée de Deûlémont, sur la rue de la Mine d'Or (source : CSD, 2018)

Figure 49 : Vue 4 - Vue depuis la berge française de la Lys, à hauteur de Deûlémont (source : CSD, 2018)

- <u>Depuis le sud-est vers le sud-est :</u>

  Une percée visuelle est possible depuis le pont enjambant la Lys, au niveau de la route de Comines. Le bâtiment existant y apparait en arrière-plan, l'avant-plan étant dominé par la Lys et la végétation qui la borde, ainsi que par les espaces agricoles parsemés de haies. Une ferme en forme de quadrilatère est également nettement visible depuis ce point de vue (cf. figure suivante).

Figure 50 : Vue 5 - Vue depuis le pont enjambant la Lys, situé route de Comines (source : CSD, 2018)

Depuis le nord du RAVeL, les vues vers le site d'implantation donnent sur la Lys et son bras mort à l'est, sur le bâtiment frigorifique existant ainsi que, à l'avant-plan, sur les espaces agricoles parsemés d'alignements d'arbres (cf. figure suivante).

Figure 51 : Vue 6 - Vue depuis le nord du tronçon du RAVeL longeant la rive ouest de la Lys (source : CSD, 2017)

Depuis le sud du tronçon du RAVeL longeant la rive ouest de la Lys, le site d'implantation du projet est difficilement perceptible étant donné l'alignement d'arbres présents le long du RAVeL. Le bâtiment frigorifique existant présent sur le site de l'entreprise CL WARNETON apparait au loin, en arrière-plan des plantations. Les haies présentes transversalement à cette partie du RAVeL bloquent localement les vues vers le site d'implantation du projet (cf. figure suivante).

Figure 52 : Vue 7 - Vue depuis le sud du tronçon du RAVeL longeant la rive ouest de la Lys (source : CSD, 2017)

Depuis le tronçon du RAVeL longeant le sud de la Lys, les vues présentent à l'avant-plan des espaces agricoles. Les vues vers le site d'implantation du projet et le bâtiment frigorifique existant sont partiellement filtrées par la végétation. Une ferme en quadrilatère, la tour de l'ancienne briqueterie de Deûlémont, ainsi que le clocher de l'église Saint-Symphorien et la végétation en bordure de Lys sont visibles depuis ce tronçon du RAVeL (cf. figure suivante).

Figure 53 : Vue 8 - Vue depuis le sud du tronçon du RAVeL longeant la rive sud de la Lys (source : CSD, 2017)

- <u>Du sud-ouest au nord-ouest :</u>

Du sud-ouest à l'ouest du site d'implantation du projet, le milieu agricole domine les vues à l'avant-plan. Les vues vers le site sont filtrées par les alignements d'arbres discontinus présents le long de la chaussée du Pont Rouge, ainsi que par les haies présentes en limite des champs agricoles (cf. figure suivante).

Figure 54 : Vue 9 - Vue depuis la chaussée du Pont Rouge (source : CSD, 2017)

De l'ouest au nord-ouest du site d'implantation du projet, les vues sont progressivement plus directes vers ce site. Les vues donnent à l'avant-plan sur l'espace agricole, le bâtiment frigorifique existant occupant l'arrière-plan, en alignement de la végétation présente en bordure de la Lys (cf. figure suivante).

Figure 55 : Vue 10 - Vue depuis le sud du tronçon du RAVeL longeant la rive sud de la Lys (source : CSD, 2017)

Depuis le tronçon nord de la chaussée du Pont Rouge, en face des habitations existantes, les vues vers le site d'implantation du projet sont fermées par une haie dense à l'avant-plan ainsi qu'un alignement d'arbres doublant cette haie, à l'arrière (cf. figure suivante).

Figure 56 : Vue depuis le nord de la chaussée du Pont Rouge (source : CSD, 2017)

Enfin, les vues actuelles depuis la voirie menant au site sont marquées par la présence d'un talus, limitant les vues vers le site d'implantation du projet. Depuis la N515, les vues vers le site d'implantation du projet sont fermées, à l'exception d'une percée visuelle ponctuelle.

Figure 57 : Vue 11 - Vue depuis l'extrémité ouest de la chaussée menant au site d'implantation du projet (source : CSD, 2018)

Au-delà du rayon d'étude de 2 km, des vues lointaines vers le site d'implantation du projet sont possibles étant donné le paysage d'openfield. Le bâtiment automatisé et réfrigéré existant y apparait en arrière-plan du paysage, d'une hauteur supérieure à la hauteur des divers éléments paysagers présents. La cheminée du bâtiment existant émergeant du paysage, et ce malgré la distance.

Figure 58 : Vue 12 - Vue longue depuis le nord-ouest du projet (source : CSD, 2018)

5.5.3.5 Synthèse des enjeux paysagers

Le site d'implantation du projet, localisé dans la commune de Comines-Warneton, se situe à l'interface de diverses entités géographiques : la France à l'est et la Région flamande au nord-ouest. Le site se localise en bordure de Lys, à proximité de prairies humides, bordées et entrecoupées de haies et d'alignements de saules. Le relief y est plane et peu perceptible. Le site industriel de CL WARNETON s'inscrit dans un contexte bâti environnant associant les anciennes industries du textile et de la brique (au nord et au sud-ouest du site), une urbanisation française historique (village de Deûlémont) et belge, plus récente (maisons unifamiliales le long de la chaussée du Pont Rouge). Soulignons également que le site existant de CL WARNETON marque déjà le paysage, étant donné les installations en présence : cheminée d'évacuation d'une hauteur de 60 m, un bâtiment automatisé et réfrigéré de 30 m de haut, etc.

Deux fermes imposantes, implantées en quadrilatère, sont également visibles dans l'espace agricole présent au sud du site. Enfin, deux infrastructures routières (la N58 et la N515) marquent également le paysage à l'ouest du site.

Aucun point de vue remarquable n'est orienté vers le site et ce dernier n'est pas inscrit au sein d'un périmètre d'intérêt paysager. Divers points d'appel ponctuent le paysage (cheminée d'anciennes briqueteries, église Saint-Symphorien, etc.).

Enfin, la Lys et ses berges font l'objet d'un parc paysager transfrontalier, le projet Corrid'or. Cet espace est destiné à renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys, et associe itinéraire de promenade et espaces paysagers riches en biodiversité. A Deûlémont, il est prévu d'aménager l'espace Saint Symphorien. L'idée essentielle est de recréer des corridors écologiques développant la faune et la flore sur le linéaire de la Lys (avec prairie, pentes douces, etc.).

En conclusion, le site en lui-même ne présente pas de grand intérêt paysager même si le cadre bâti environnant expose quelques reliquats du passé industriel de la région. Il faut toutefois souligner qu'un parc paysager transfrontalier est actuellement mis en œuvre afin de valoriser les berges de la Lys.

5.5.4 État de référence de l'environnement

À l'horizon de la mise en œuvre du projet, aucun évènement ou évolution naturelle n'est susceptible de modifier significativement l'état actuel de l'environnement en ce qui concerne le paysage, le patrimoine et l'urbanisme.

5.5.5 Évaluation environnementale en phase de travaux

La perception visuelle du chantier se limitera aux voiries adjacentes au chantier hormis les éventuelles grues-tour qui seront visibles à plus grande distance, et qui constitueront des points d'appel dans le paysage depuis les points de vue dégagés. Étant donné le caractère temporaire de ces installations, les incidences ne sont pas problématiques.

5.5.5.1 Incidences sur les édifices patrimoniaux

Étant donné la distance et la nature des seuls éléments de patrimoine recensé dans un rayon de 2 km (deux tombeaux dans la crypte de l'église saints Pierre et Paul et le bois de Ploegsteert (comprenant des cimetières militaires du Commonwealth, des bunkers ainsi que deux trous de mines)), aucune incidence problématique n'est attendue.

5.5.5.2 Incidences sur les arbres remarquables

En l'absence d'arbres ou de haies remarquables au sein du périmètre du projet ou dans ses alentours directs, aucune incidence n'est à mentionner.

5.5.5.3 Sites archéologiques

En l'absence de sites archéologiques connus sur le site d'implantation du projet, l'auteur d'étude n'a pas de remarque spécifique à formuler. On rappellera toutefois que les articles 249 et 245 du Code wallon du patrimoine :

Article 249 - *Celui qui, autrement qu'à l'occasion de fouilles, découvre un bien dont il sait ou doit savoir qu'il s'agit d'un bien archéologique est tenu d'en faire la déclaration dans les trois jours ouvrables auprès de l'administration ou de la commune où le bien est situé, laquelle prévient sans délai l'administration.*

Article 245 - *En cas de découverte fortuite de biens archéologiques lors de la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme ou d'urbanisation, en ce compris le permis visé par les articles D.IV.106 du CoDT, le Gouvernement peut, après avis de la commission, décider qu'il est d'utilité publique :*

> *1° soit de suspendre, pour un délai n'excédant pas soixante jours, l'exécution du permis d'urbanisme ou d'urbanisation, en ce compris le permis visé par les articles D.IV.106 du CoDT, en vue de faire procéder à des sondages archéologiques ou à des fouilles de sauvetage ;*
>
> *2° soit de retirer le permis d'urbanisme ou d'urbanisation, en ce compris le permis visé par les articles D.IV.106 du CoDT, de faire procéder à des sondages archéologiques ou à des fouilles de sauvetage et de déterminer les conditions nécessaires à la préservation du site et des biens découverts ainsi que celles auxquelles pourrait être octroyé un permis ultérieur.*

L'Agence wallonne du Patrimoine peut « *émettre un avis lors de toute demande de permis de travaux. En fonction des travaux prévus, l'Agence wallonne du Patrimoine devrait requérir la réalisation d'interventions archéologiques préalables ou concomitantes aux travaux* ».

5.5.6 Évaluation environnementale en phase d'exploitation

5.5.6.1 Incidences du projet sur les périmètres paysagers remarquables

Le périmètre n'est pas repris dans un périmètre d'intérêt paysager, que ce soit au plan de secteur ou dans l'inventaire de l'ADESA. Aucune incidence n'est attendue sur la valeur intrinsèque des PIP alentours. Les alentours de Deûlémont ne sont pas repris en tant que paysage présentant un intérêt particulier au niveau de l'atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais.

5.5.6.2 Incidences du projet sur les points et lignes de vue remarquables

Pour rappel, aucun point et ligne de vue remarquable n'a été répertorié dans un rayon de 2 km autour du projet.

5.5.6.3 Incidences du projet sur le paysage local et les vues proches

Méthodologie

L'analyse des incidences sur le paysage local et les vues proches est basée principalement sur la visibilité du bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré qui sera érigé au sein du périmètre d'implantation du projet, ainsi que sur la mise en œuvre des autres installations techniques visées par le projet (implantation du débarras, d'un hall logistique/expédition (avec 15 quais de (dé)chargement), etc.).

Cette visibilité a été évaluée au moyen de prises de vue depuis le toit du bâtiment de stockage réfrigéré existant. Le bâtiment projeté étant de même gabarit que ce bâtiment de stockage existant (30 m de haut), la perception sera donc similaire. Les zones de visibilité et de non visibilité ont été analysées de manière détaillée au sein d'un périmètre de 2.000 m autour du bâtiment projeté. Ce périmètre comprend les zones d'habitat les plus proches du périmètre étudié, et donc directement concernées par les incidences potentielles dues à la mise en œuvre du projet. La méthodologie développée part du principe que les endroits visibles depuis ces points de prises de vue auront également une visibilité sur le bâtiment projeté. Cette analyse a été affinée par la prise en compte du relief (essentiellement des zones de remblai liées aux infrastructures), via un modèle de calcul spécifique. Les étendues de non visibilité ainsi que les éléments bâtis et les infrastructures identifiables sur base de ces prises de vue sont localisés sur la figure suivante. Enfin, des photomontages sont présentés dans les paragraphes suivants afin de préciser et d'illustrer l'analyse réalisée préalablement.

Carte de perception visuelle du projet

Le relief au sein du rayon d'étude de 1,5 km est relativement plan. Étant donné la hauteur du bâtiment projeté et l'absence d'obstacles visuels importants, les zones de non visibilité (cf. Figure suivante) du projet sont peu nombreuses, et localisées essentiellement à proximité directe de talus ou de zones de déblai (liées à la N58), de bâtiments (jardins intérieurs, cour en intérieur de zones industrielles, centre de Deûlémont, etc.) ou de végétation arborée (en bordure de Lys plans d'eau à proximité de la briqueterie de la Lys, etc.). Le bâtiment projeté sera partiellement visible au sein du périmètre de 1,5 km, hormis au sein des zones bleues hachurées. En comparaison à la perception visuelle du site existant de CL WARNETON, la carte de perception visuelle n'a pas permis de mettre en évidence une zone de visibilité additionnelle due à la mise en œuvre du bâtiment projeté.

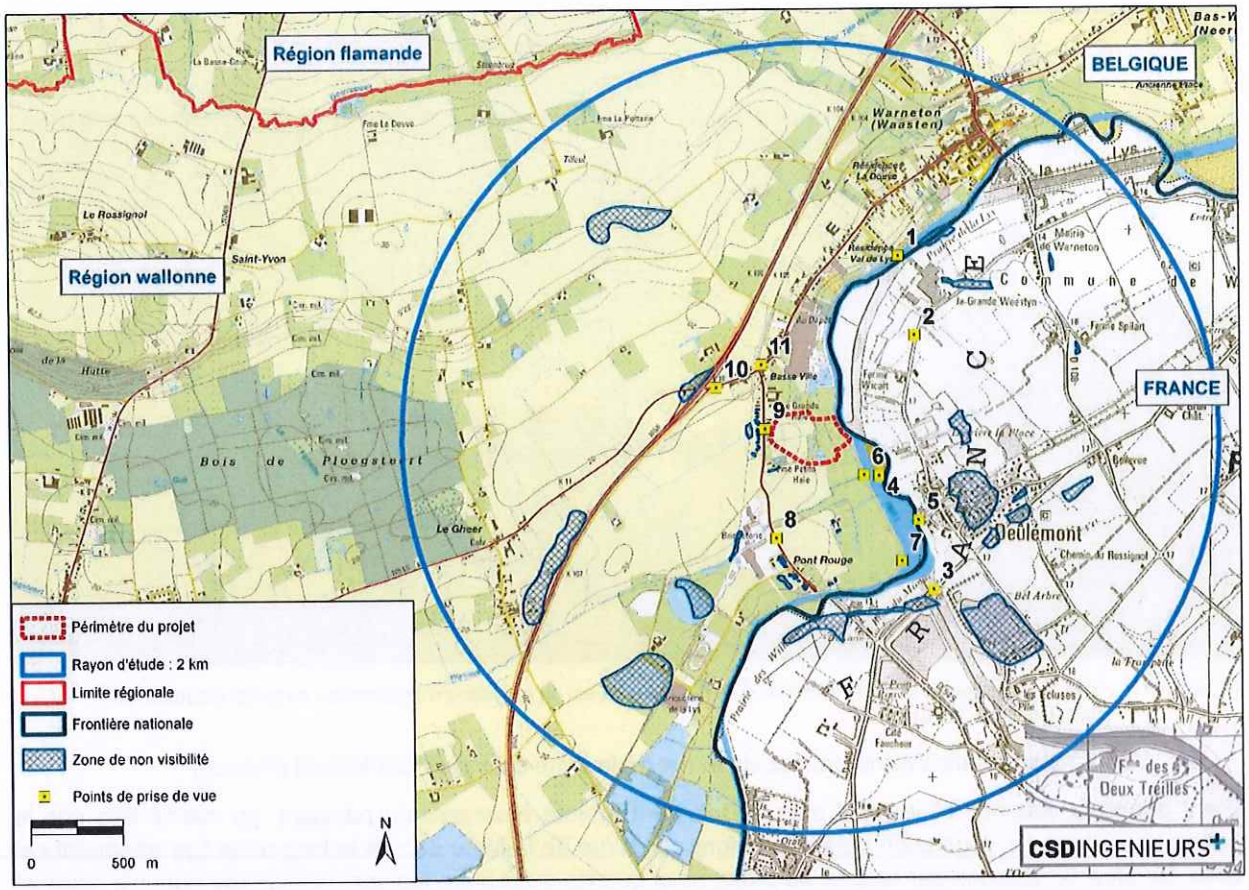

Figure 59 : Localisation des zones de non visibilité du projet et des points de prise de vue des photomontages (source : CSD, 2018)

Paysage local et vues éloignées (1, 2 et 3)

- **Vue 1 :** vue depuis Warneton, en bordure de Lys (Belgique)

Depuis la Lys, et plus précisément depuis le quai Verboeckhoven, les vues vers le projet seront fortement limitées par la végétation et le tracé de la Lys. Une vue complète sur l'entièreté du site industriel de CL WARNETON est rare. Le bâtiment projeté sera ancré dans le paysage industriel local, d'une part au vu des bâtiments industriels existants le long de la Lys (tannerie, etc.) d'autre part étant donné la présence du bâtiment de réfrigération et de stockage existant de l'entreprise CL WARNETON. L'implantation en bordure de Lys ainsi que la simplicité et l'aspect neutre du bâtiment projeté permettront de l'intégrer à la continuité du bâti existant. Le gabarit du bâtiment projeté, bien que dominant par rapport aux autres bâtiments industriels situés en dehors du site CL WARNETON, est similaire à celui du bâtiment existant. Cela permet d'offrir une vision cohérente depuis la Lys, sans décrochage de volumes qui auraient déforcé l'intégration des deux bâtiments (existant et projeté). Enfin, les teintes du bâtiment projeté, bien que différentes des bâtiments situés en dehors du site CL WARNETON, sont similaires à celles du bâtiment existant. Le bâtiment projeté pourra ainsi s'ancrer dans le paysage industriel local, déjà marqué par le bâtiment existant (cf. figure suivante).

Figure 60 : PM 1 – Vue depuis le quai de Verboeckhoven, au nord-est du périmètre d'implantation du projet (source : CL WARNETON, 2016)

- **Vue 2 :** vue depuis Warneton, depuis la rue de la Mine d'Or vers Deûlémont (France)

Étant donné la distance et le relief plan, le bâtiment projeté émergera du paysage, au même titre que le bâtiment existant. La végétation présente le long de la rue de la Mine d'Or et le long de la Lys atténuent cet effet. De plus, la distance par rapport au projet ainsi que les vues ouvertes vers le paysage agricole belge et français permettent d'atténuer l'effet d'écrasement du projet. L'ensemble des deux bâtiments est cohérent d'un point de vue urbanistique mais contraste cependant dans le paysage, étant donné l'absence de bâtiments de même gabarit à proximité. Les aménagements paysagers projetés (bassin d'orage paysager et les plantations qui l'accompagnent) limiteront les vues sur le bâtiment projeté, et dans une moindre mesure sur le site existant.

Figure 61 : PM 2 – Vue depuis la rue de la Mine d'Or, au nord-est du périmètre d'implantation du projet (source : CL WARNETON, 2016)

- **Vue 3 :** vue depuis le pont enjambant la Lys, au niveau de la D945 (rue du Pont Rouge) (France)

Étant donné la hauteur du point de prise de vue ainsi que le paysage environnant (vue dégagée sur la Lys et son paysage naturel et bâti typique), le bâtiment projeté et le bâtiment existant apparaissent nettement dans le paysage. La végétation présente en bordure de RAVeL estompe quelque peu l'impact paysager du nouveau bâtiment. Cet effet serait renforcé si les plantations étaient continues tout le long du RAVeL, et d'aspect similaire à la trame paysagère, plus dense, présente le long de la berge française de la Lys. Une seule identité paysagère serait ainsi présente en bordure de Lys. Les aménagements paysagers projetés (bassin d'orage paysager ainsi que les plantations prévues au sud du périmètre) limiteront les vues sur le bâtiment projeté, et dans une moindre mesure sur le site existant. Enfin, étant donné le point de prise de vue dégagé et axé sur la Lys, la mise en œuvre du projet génèrera une perte en profondeur des vues, au même titre que le bâtiment automatisé réfrigéré existant.

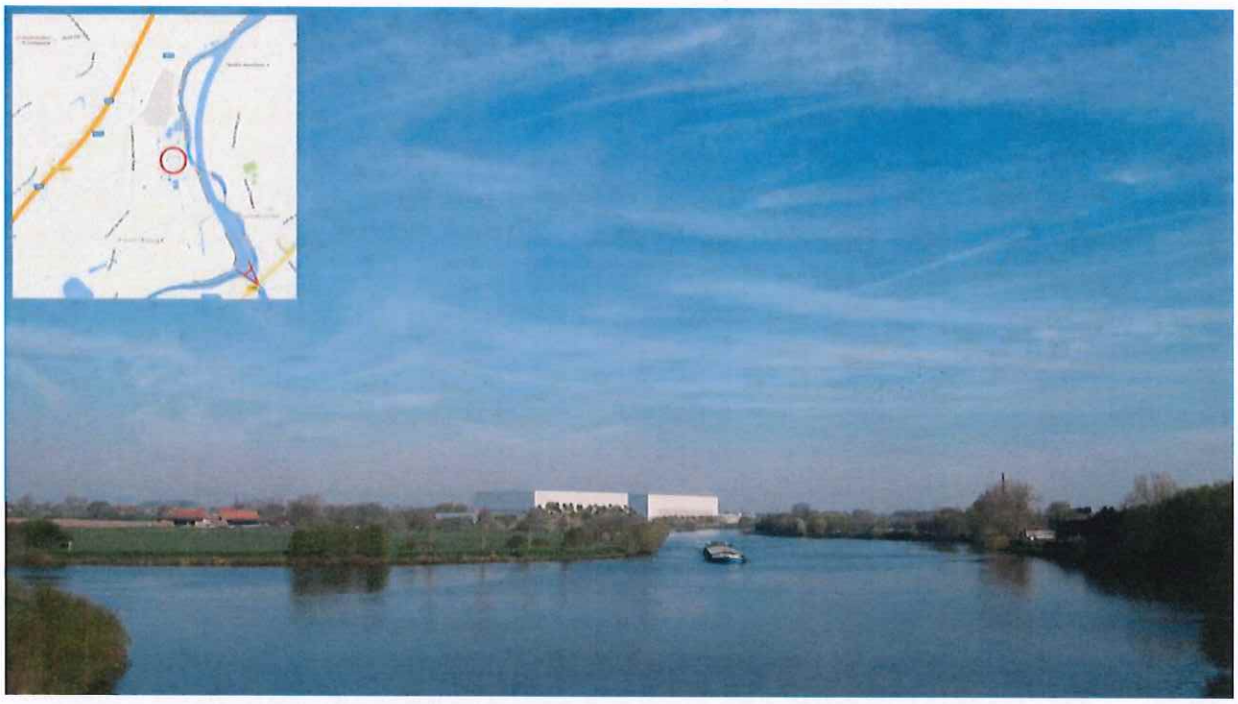

Figure 62 : PM 3 – Vue depuis le pont enjambant la Lys, au sud-est du périmètre d'implantation du projet (source : CL WARNETON, 2016)

Au vu du paysage ouvert et du gabarit du bâtiment projeté, ce dernier sera visible au-delà du rayon de 2 km défini précédemment, au même titre que le bâtiment automatisé réfrigéré existant. Selon le point de vue, le bâtiment projeté apparaitra dans l'alignement du bâtiment existant qui formeront ensemble une unité visuelle cohérente et continue.

Vues proches (4 à 11)

- **Vues 4 et 5 :** vue depuis la Lys, rive française

Les vues depuis la berge française de la Lys, à hauteur de l'espace Saint-Symphorien, sont marquées par la Lys en avant-plan. La végétation implantée en bordure du RAVeL (au niveau de la rive opposée de la Lys, côté belge) ainsi que le bâtiment de stockage existant sur le site CL WARNETON marquent l'arrière-plan paysager. L'ensemble des deux bâtiments est cohérent d'un point de vue urbanistique mais contraste cependant dans le paysage (malgré la présence d'un alignement d'arbres le long du RAVeL), étant donné sa proximité par rapport à la Lys ainsi que l'absence de bâtiments de même gabarit à proximité. Le manque de profondeur de vue généré sera similaire à l'effet produit par le bâtiment existant.

En l'absence de plantations arborées non alignées (d'aspect naturel, similaire à la trame paysagère de la rive française de la Lys) le long du quai Verboeckhoven, l'impact paysager de l'ensemble formé par les deux bâtiments frigorifiques (existant et projeté) ne peut être atténué. Les aménagements paysagers projetés (bassin d'orage paysager et plantations au sud du périmètre) limiteront les vues sur le bâtiment projeté, et dans une moindre mesure sur le site existant.

Figure 63 : PM 4 – Vue depuis la rive française de la Lys (source : CL WARNETON, 2016)

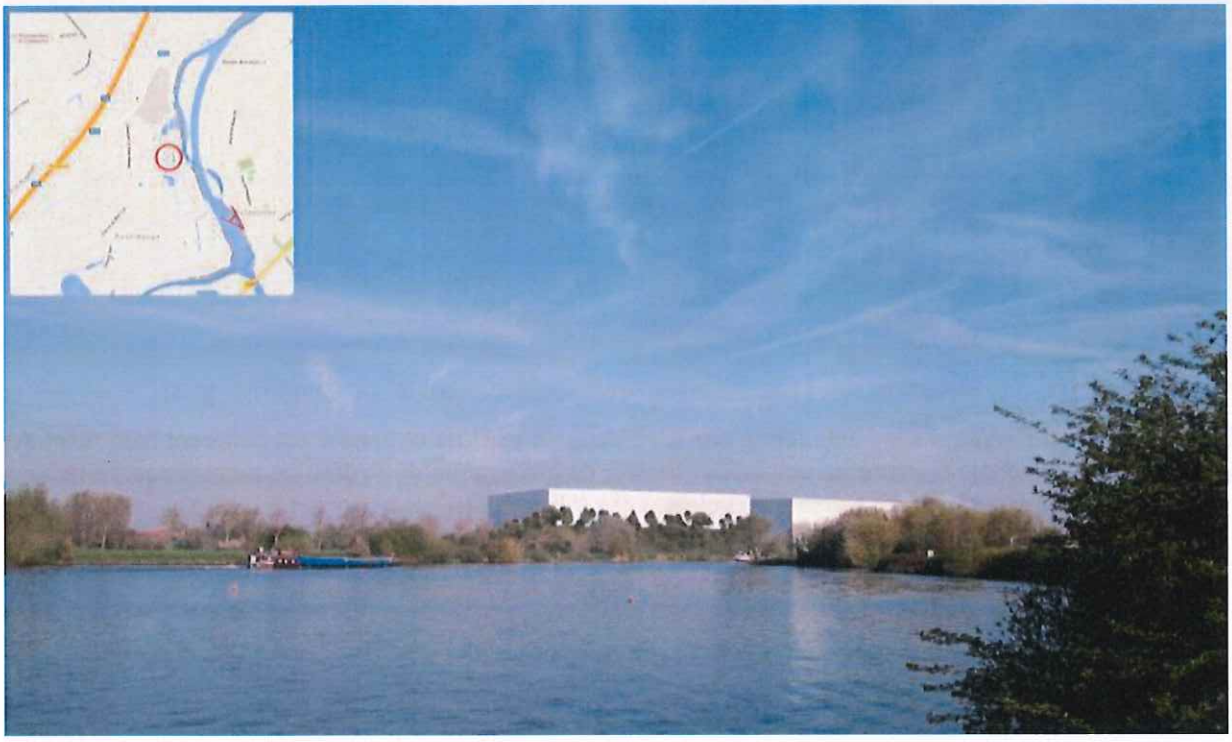

Figure 64 : PM 5 – Vue depuis la rive française de la Lys (source : CL WARNETON, 2016)

Depuis Deûlémont, le cadre bâti limite les vues vers le périmètre. Les vues sont dégagées depuis les berges de la Lys, lorsque le recul depuis la végétation déjà présente le permet, et sont similaires à celles depuis l'espace Saint-Symphorien. Enfin, les vues à l'entrée nord de Deûlémont (depuis la rue de la Mine d'Or) sont également dégagées vers le projet, malgré la présence ponctuelle de végétation arborée. L'effet généré par la zone de remblai est similaire à celui décrit depuis la berge française de la Lys.

- **Vues 6 et 7** : vues depuis le RAVeL

Depuis le RAVeL et à proximité directe du bâtiment projeté, les vues vers le périmètre (lorsque l'alignement d'arbres le long du RAVeL le permet) sont marquées par la présence des aménagements paysagers projetés. Ces derniers permettront de fermer les vues vers le site industriel, de dissimuler les équipements techniques, de limiter les vues vers le bâtiment projeté et d'offrir des vues vers des aménagements paysagers en bordure d'un espace publique fréquenté.

Figure 65 : PM 6 – Vue depuis le RAVeL, à proximité directe du bâtiment projeté (source : CL WARNETON, 2016)

Depuis le sud du RAVeL, l'ensemble formé par les bâtiments existant et projeté est cohérent d'un point de vue urbanistique mais le manque de plantations le long de cette partie du RAVeL ne permet pas de réduire l'impact paysager des bâtiments existant et projeté.

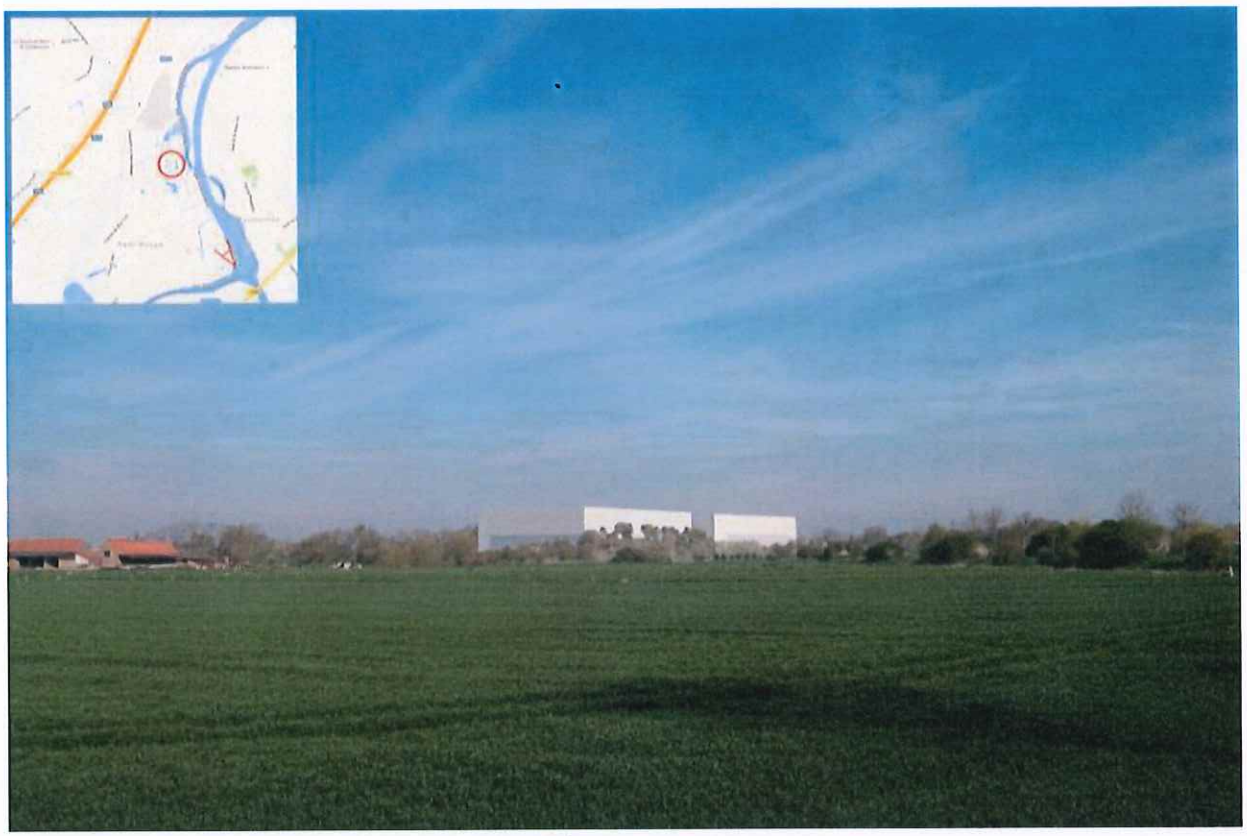

Figure 66 : PM 7 – Vue depuis le sud du RAVeL (source : CL WARNETON, 2016)

- **Vues 8 et 9 :** vues depuis la chaussée du Pont Rouge

Les vues depuis la section sud de la chaussée du Pont Rouge vers le projet (vue 8) sont limitées par l'alignement d'arbres présent le long de la rue et par la végétation boisée présente le long des zones humides et prévue par le projet en bordure sud de périmètre. Les aménagements paysagers prévus par le projet permettront donc de limiter l'impact depuis ce point de vue, en filtrant les vues vers le périmètre et en assurant une continuité de la trame verte depuis la chaussée du Pont Rouge jusqu'à la Lys. De plus, les étendues agricoles dégagées situées à l'avant-plan forment une séquence paysagère d'ensemble, qui permet d'éviter que le projet ne génère un effet d'écrasement sur le paysage. Le site de CL WARNETON sera cependant fortement visible, au même titre qu'en situation existante, à la faveur d'une percée visuelle le long de cet alignement d'arbres.

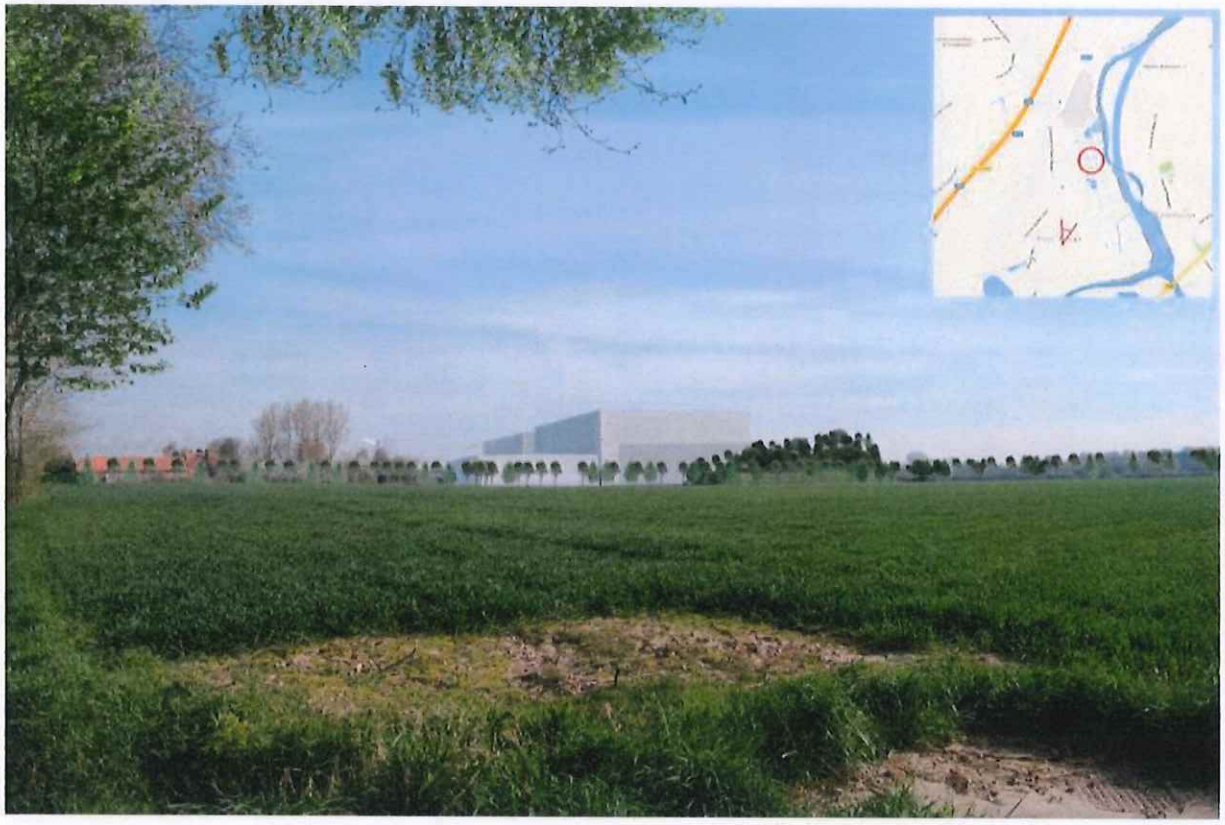

Figure 67 : PM 8 – Vue depuis le sud de la chaussée du Pont Rouge (source : CL WARNETON, 2016)

En ce qui concerne les vues depuis la section nord de la rue du Pont Rouge (vue 9), les vues vers le projet sont limitées par la haie et l'alignement d'arbres (partiellement visibles à gauche de l'image précédente), discontinus à certains endroits, implantés au début de la rue du Pont Rouge. Au niveau des discontinuités de ces plantations, le projet apparait nettement en arrière-plan des terres agricoles, au même titre que le bâtiment existant. L'implantation du nouveau bâtiment limitera les profondeurs de vue, notamment vers la berge française de la Lys. Seul le milieu agricole sera visible à l'avant-plan, avec le bâtiment projeté occupant majoritairement l'arrière-plan.

Sur base d'une hypothèse d'un niveau moyen d'implantation des bâtiments similaire à celui du bâtiment existant (17 m) et des zones de déblai/remblai générées en conséquence, le talus permettra de dissimuler le bâtiment logistique et ses quais de chargement/déchargement, ainsi que les autres infrastructures prévues, à l'exception du nouveau bâtiment frigorifique. Le sommet de ce dernier sera visible au-dessus du talus prévu par le projet.

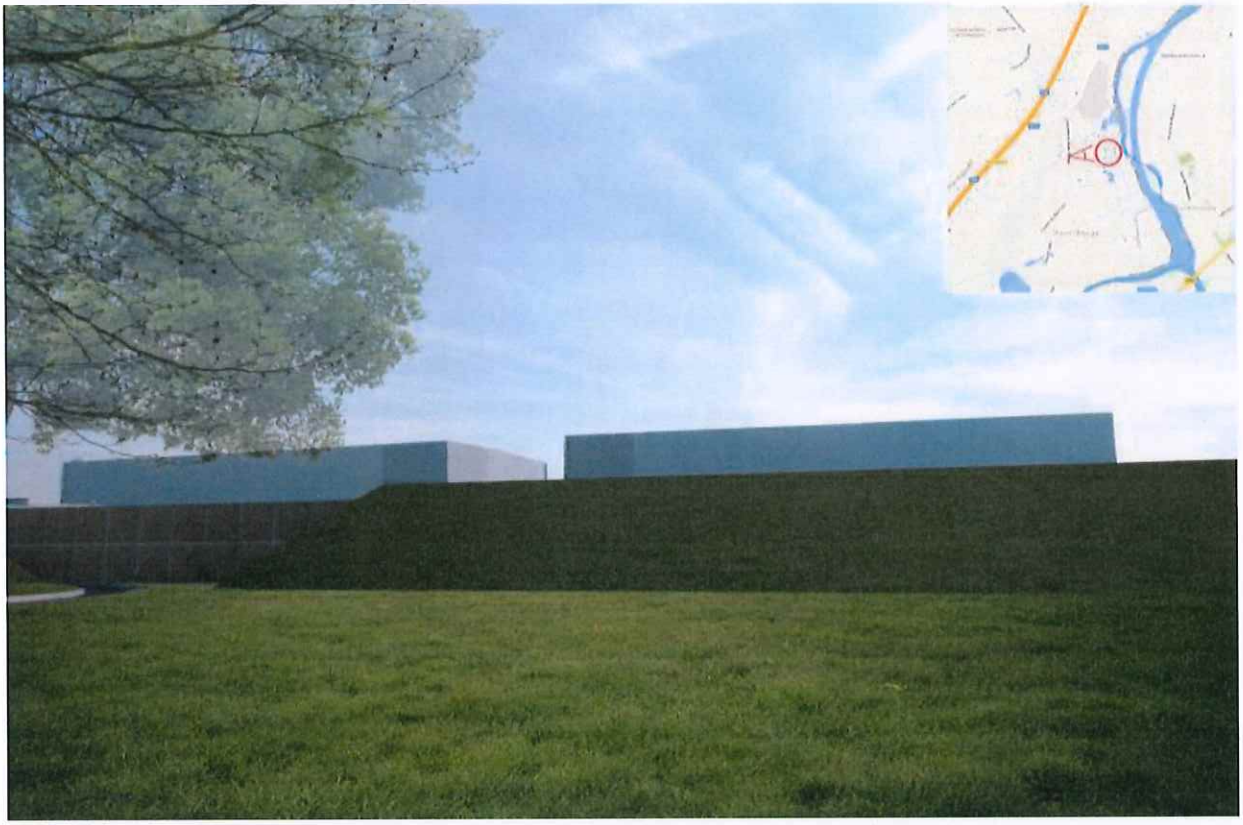

Figure 68 : PM 9 – Coupe et vue depuis le nord de la chaussée du Pont Rouge (source : CL WARNETON, 2016)

- **Vue 10** : vue depuis la N515, à proximité directe du périmètre

Depuis la voie d'entrée au site, le talus présent limitera les vues vers le site ainsi que le caractère imposant du nouveau bâtiment. Le bâtiment projeté sera perceptible, au même titre que le bâtiment existant.

Figure 69 : PM 10 – Vue depuis la voirie d'entrée vers le site de CL WARNETON (source : CL WARNETON, 2016)

- **Vue 11** : vue depuis la N515, à proximité directe du périmètre

En ce qui concerne les vues depuis la N515, ces dernières se limiteront à quelques percées visuelles partielles entre deux bâtiments. Aucun impact significatif n'a été identifié depuis les habitations situées le long de la N515, étant donné la végétation présente en fond de jardin et le cadre bâti localisé le long de la chaussée du Pont Rouge.

Figure 70 : PM 11 – Vue depuis la N515 (source : CL WARNETON, 2016)

5.5.7 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

Les deux projets seront visibles simultanément depuis la berge de la Lys, côté français. Le projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge sera placé à l'avant-plan, tandis que le bâtiment projeté se placera à l'arrière-plan, en léger décalage. Le bâtiment projeté se placera dans une liaison visuelle directe avec le bâtiment existant de l'entreprise CL WARNETON, tandis que la plateforme opèrera une discontinuité au niveau de la berge ouest de la Lys, étant donné la rupture au niveau des divers éléments actuellement présents (RAVeL, végétation de bordure de Lys, etc.) le long de la Lys. Les plantations recommandées par l'auteur d'étude d'incidence en arrière de la plateforme permettront de diminuer l'impact visuel depuis la berge française de la Lys. Depuis le RAVeL dévié, les vues vers le projet seront limitées par les plantations prévues en limite de périmètre et par le talus prévu par le projet. À proximité immédiate du périmètre et depuis le RAVeL dévié, ce talus limitera fortement les vues vers le bâtiment projeté.

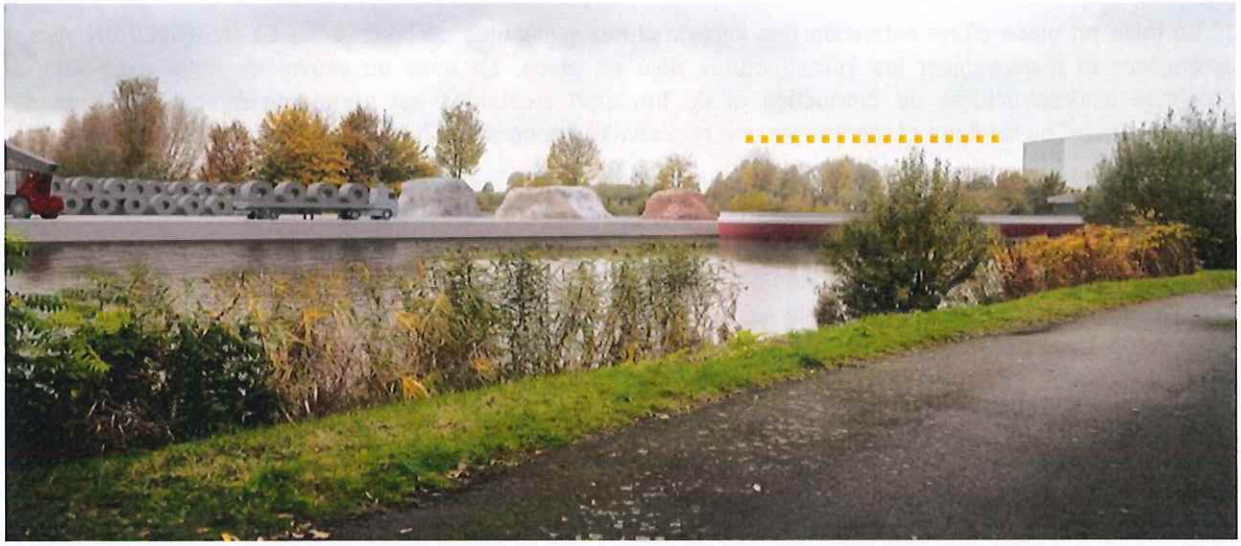

Figure 71 : Vue sur la plateforme bimodale, depuis la berge française de la Lys (source : SPW, 2017)

5.5.8 Cohérence du projet avec le plan de secteur

Le site d'implantation du projet est repris en zone agricole et au sein d'un périmètre de réservation au plan de secteur de « Mouscron-Comines » arrêté le 17 janvier 1979.

Selon l'article D.II.36 du CoDT, *« La zone agricole est destinée à accueillir les activités agricoles c'est- à-dire les activités de production, d'élevage ou de culture de produits agricoles et horticoles, en ce compris la détention d'animaux à des fins agricoles ou le maintien d'une surface agricole dans un état qui la rend adaptée au pâturage ou à la culture sans action préparatoire allant au-delà de pratiques agricoles courantes ou du recours à des machines agricoles courantes. Elle contribue au maintien ou à la formation du paysage ainsi qu'à la conservation de l'équilibre écologique.*

Elle ne peut comporter que les constructions et installations indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession.

Elle peut également comporter des activités de diversification complémentaires à l'activité agricole des exploitants. […]»

L'article D.IV.7 du CoDT stipule aussi : *« Pour des besoins économiques ou touristiques, un permis d'urbanisme ou un certificat d'urbanisme N°2 peut être octroyé en dérogation du plan de secteur pour les bâtiments et installations ou ensemble de bâtiments et installations qui forment une unité fonctionnelle lorsqu'il s'agit d'actes et travaux de transformation ou d'agrandissement impliquant une dérogation à*

l'affectation d'une zone contiguë, à l'exclusion des zones naturelles, des zones de par cet des périmètres de point de vue remarquable. Dans ce cadre, les aménagements accessoires et complémentaires aux constructions, installations et bâtiments précités et isolés de ceux-ci peuvent également être autorisés. »

L'article D.IV.13 du CoDT précise encore *« un permis ou un certificat d'urbanisme n°2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme si les dérogations :*

1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé ;

2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur ou des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application ;

3° concernent un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. »

1° La mise en place d'une extension des infrastructures existantes de l'entreprise CL WARNETON vise à optimaliser et à pérenniser les infrastructures déjà en place. La mise en œuvre de cette extension, à proximité d'infrastructures de production et de transport existantes est pertinente du point de vue de l'aménagement du territoire et représente une opportunité économique à l'échelle locale.

2° La mise en œuvre de l'extension des bâtiments de stockage automatisés et réfrigérés de l'entreprise CL WARNETON ne compromet pas la destination de la zone agricole, étant donné son emprise au sol minime à l'échelle communale (8,2 ha, soit 0,2 % des zones agricoles présentes sur le territoire communal). De plus, au vu de sa localisation proche de zones déjà industrialisées, la zone d'implantation du projet ne met pas en péril l'exploitation des parcelles agricole alentours et ne contribue pas à une dispersion du territoire agricole. Enfin, au vu de la potentielle implantation de la plateforme bimodale, la mise en œuvre de l'extension du hub logistique permet une utilisation cohérente d'un espace interstitiel, entre la voirie prévue par le projet de plateforme et le bâtiment automatisé réfrigéré existant.

3° Cette terminologie réfère à la Convention Européenne du Paysage (Florence, 2000), en vigueur sur le territoire belge depuis le 1er février 2005. La Convention « *a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages, et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine* » (CEP, art. 3). Chaque État signataire s'engage, entre autres, « *à définir et à mettre en œuvre des politiques du paysage visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages* » (CEP, art. 5).

L'article 1er de la Convention définit ces termes :

- *« Protection des paysages» comprend les actions de conservation et de maintien des aspects significatifs ou caractéristiques d'un paysage, justifiées par sa valeur patrimoniale émanant de sa configuration naturelle et/ou de l'intervention humaine ;*
- *« Gestion des paysages» comprend les actions visant, dans une perspective de développement durable, à entretenir le paysage afin de guider et d'harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques et environnementales ;*
- *« Aménagement des paysages» comprend les actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, la restauration ou la création de paysages. »*

Alors que « *les paysages à protéger sont ceux auxquels la collectivité attribue une valeur patrimoniale* », « *les paysages à gérer sont la plupart de nos paysages du quotidien, qui ne sont ni remarquables ni (trop) dégradés* » et « *les paysages à aménager sont ceux dont l'attrait est réduit, voire inexistant* » (« Pour une meilleure prise en compte des paysages », MRW-CPDT, 2004).

Dans le cas présent, le projet s'inscrit dans un paysage local du quotidien, sans valeur paysagère patrimoniale reconnue et marqué par un relief peu prononcé, une occupation du sol de type agricole (prairies bordées par des haies) et la présence des bâtiments existants de l'entreprise CL WARNETON, du clocher de l'église Saint-Symphorien et la cheminée de l'ancienne briqueterie de Deûlémont. L'implantation du projet

d'extension du hub logistique de l'entreprise CL WARNETON s'inscrit dans une stratégie de « gestion des paysages » : il s'agit d'une extension d'une infrastructure industrielle existante, issue du développement économique de notre société, et qui s'insère dans le paysage local par des aménagements paysagers qui amélioreront la perception visuelle du bâtiment existant depuis la chaussée du Pont Rouge et qui s'insèrera dans la continuité paysagère existante, étant donné la présence d'un bâtiment similaire à proximité directe du bâtiment projeté. Enfin, étant donné la présence des infrastructures existantes de l'entreprise CL WARNETON, elle ne contribue pas à la création d'un nouveau point d'appel dans le paysage, et ne concurrence pas les points d'appel existants (clocher de l'église Saint-Symphorien et cheminée de l'ancienne briqueterie de Deûlémont).

À ce titre, en respect de l'article D.IV.13 du CoDT, le projet d'extension du hub logistique de l'entreprise CL WARNETON déroge au plan de secteur de « Mouscron-Comines » mais cette dérogation est justifiée, ne compromet par la mise en œuvre cohérente du plan de secteur et concerne un projet qui contribue à la gestion des paysages.

Enfin, comme présenté au paragraphe 2.2.2. Situation planologique, le projet s'implante au niveau d'un périmètre de réservation qui longe toute la Lys. Le périmètre de réservation est décrit à l'article D.II.21 du CoDT : *« le tracé existant et projeté, ou le périmètre de réservation qui en tient lieu, du réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides, à l'exception de l'eau, et d'énergie. Par périmètre de réservation, on entend la partie de territoire qui réserve les espaces nécessaires à la réalisation, la protection ou le maintien d'infrastructures de communication ou de transport de fluides et d'énergie. Les actes et travaux soumis à permis peuvent être soit interdits, soit subordonnés à des conditions particulières. Le Gouvernement peut définir le réseau des principales infrastructures de communication et de transport de fluides et d'énergie visés à l'alinéa 1er, 2°.*

Les principales infrastructures de communication sont décrites à l'article R.II.21.1 *« A l'exception des raccordements aux entreprises, aux zones d'enjeu régional, d'activités économiques, de loisirs, de dépendances d'extraction et d'extraction, le réseau des principales infrastructures de communication est celui qui figure dans la structure territoriale du schéma de développement du territoire et qui comporte :*

1° les autoroutes et les routes de liaisons régionales à deux fois deux bandes de circulation, en ce compris les contournements lorsqu'ils constituent des tronçons de ces voiries, qui structurent le territoire wallon en assurant le maillage des pôles régionaux ;

2° les lignes de chemin de fer, à l'exception de celles qui ont une vocation exclusivement touristique ;

3° les voies navigables, en ce compris les plans d'eau qu'elles forment.

Étant donné que le projet étudié ne compromet pas la mise en œuvre des infrastructures existantes et projetées (plate-forme bimodale), l'implantation étudiée est considérée comme acceptable.

5.5.9 Conclusion

Le site d'implantation du projet, localisé dans la commune de Comines-Warneton, se situe à l'interface de diverses entités géographiques : la France à l'est et la Région flamande au nord-ouest. Le site se localise en bordure de Lys, à proximité de prairies humides, bordées et entrecoupées de haies et d'alignements de saules. Le relief y est plan et peu perceptible. Le site industriel de CL WARNETON s'inscrit dans un contexte bâti environnant associant les anciennes industries du textile et de la brique (au nord et au sud-ouest du site), une urbanisation française historique (village de Deûlémont) et belge, plus récente (maisons unifamiliales le long de la chaussée du Pont Rouge). Le site existant de CL WARNETON marque déjà le paysage, étant donné les installations en présence : cheminée d'évacuation d'une hauteur de 60 m, un bâtiment automatisé et réfrigéré de 30 m de haut, etc. Deux fermes imposantes, implantées en quadrilatère, sont également visibles dans l'espace agricole présent au sud du site. Enfin, deux infrastructures routières (la N58 et la N515) marquent également le paysage à l'ouest du site.

Les lignes de force du paysage local sont avant tout marquées par la présence de la Lys et du relief plane qui l'accompagne. Aucune vallée marquée ne structure le paysage local.

Aucun point de vue remarquable n'est orienté vers le site et ce dernier n'est pas inscrit au sein d'un périmètre d'intérêt paysager. Divers points d'appel ponctuent le paysage (cheminées d'anciennes briqueteries, église Saint-Symphorien, etc.). Il faut noter que la Lys et ses berges font l'objet d'un parc paysager transfrontalier, le projet Corrid'or, destiné à renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys.

Les incidences du projet sont avant tout marquées depuis les berges belges et françaises de la Lys et depuis la rue de la Mine d'Or, jusqu'à l'entrée de Deûlémont. Bien qu'en cohérence avec le contexte urbanistique existant, le bâtiment projeté limitera les vues depuis les berges françaises et belges de la Lys, au même titre que le bâtiment existant. Depuis la berge française de la Lys, à proximité directe du périmètre du projet, l'effet visuel du bâtiment projeté sera similaire à celui généré par le bâtiment existant. Les aménagements paysagers projetés permettront de fermer partiellement les vues vers le site industriel, de dissimuler les équipements techniques, de limiter les vues vers le bâtiment projeté et d'offrir des vues vers des aménagements paysagers en bordure d'un espace publique fréquenté. A la faveur d'une percée visuelle au sein des plantations existantes le long de la chaussée du Pont Rouge, l'impact visuel du bâtiment projeté sera aussi marqué que celui généré par le bâtiment automatisé réfrigéré existant. Les aménagements prévus par le projet permettront de limiter les impacts paysagers, même si le bâtiment restera visible au-dessus de la haie présente au début de la chaussée du Pont Rouge.

5.6 Mobilité et transport

5.6.1 Introduction

Le site du projet se situe à Warneton, commune de Comines-Warneton. Ce site est exploité par la société CL WARNETON qui possède également : un site de production à Neuve-Église et un site de stockage à Comines. L'entreprise compte également 20 sites de stockage décentralisés (par rapport à Comines-Warneton), situés pour la plupart en Région flamande.

Le présent chapitre a pour objet d'identifier l'organisation et le fonctionnement du projet évalué, et de l'environnement qui l'accueille afin de déduire les incidences sur le plan de la mobilité.

5.6.2 Cadre réglementaire et normatif

- Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde.

5.6.3 État initial de l'environnement

5.6.3.1 Le réseau viaire

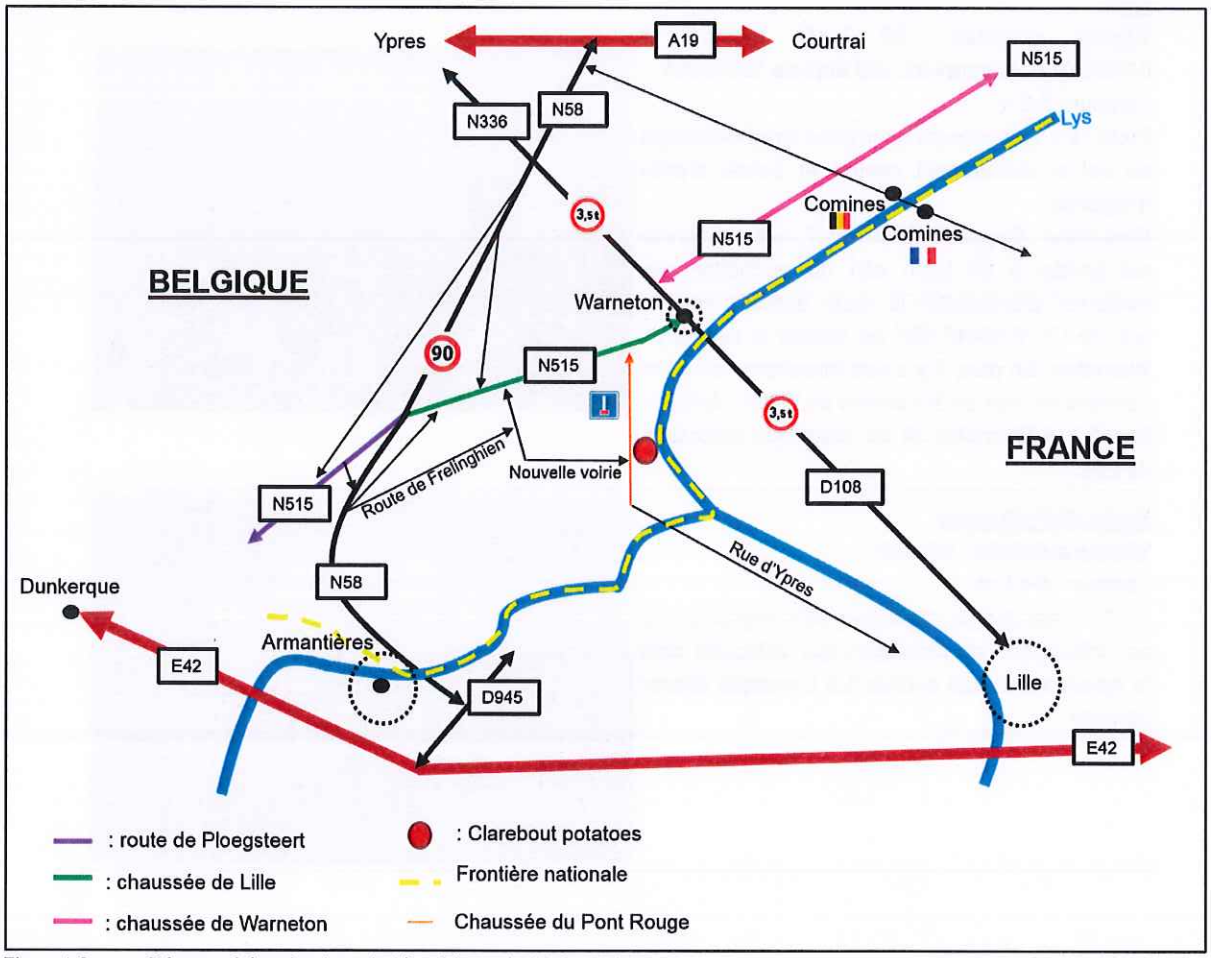

Figure 72: Réseau viaire structurant et local à proximité du projet

Le site du projet se trouve à environ 2.000 mètres au sud du centre de Warneton. À vol d'oiseau, les voiries principales à proximité du site sont les suivantes :

- La N58 située à 800 mètres du site est l'axe principal de communication de la zone d'étude ; elle donne accès à la France (Armentières) et à l'autoroute A19 qui relie Courtrai à Ypres.
- La N515 qui traverse Warneton se situe à 700 mètres du site ; elle relie Ploegsteert à Comines.
- De l'autre côté de la Lys, la départementale D945 passe à 800 mètres du site reliant en France Béthune à Halluin en traversant le village de Deûlémont.
- Toujours côté français, la départementale D108 passe à 1.200 mètres du site venant de la frontière avec la Belgique et rejoignant Lille.

Le site est donc facilement accessible en voiture via la N58 et l'A19, près de la frontière française. La N58 dispose d'un échangeur (sortie « Ploegsteert ») au niveau de son intersection avec la N515 (Chaussée de Ploegsteert – Chaussée de Lille). Cet échangeur est situé à environ 550 m au sud-ouest du site. L'autoroute E42 est à 10 minutes du site et l'agglomération lilloise à 30 minutes.
Au niveau local, les différentes voiries à proximité immédiate du site sont localisées sur la figure précédente et décrites dans le tableau ci-dessous. Les principales voiries concernées par le projet sont la chaussée du Pont Rouge ainsi que la nouvelle voirie de liaison vers la N58.

Tableau 13: Caractéristiques des voiries à proximité du site

N58 Vitesse autorisée : 90 km/h (depuis le 01/07/2017 ; auparavant, elle était de 120 km/h) Largeur : 7-8 m Profil : 2 x 2 bandes de circulation avec marquage au sol et accotement central et bande d'arrêt d'urgence Remarque : Depuis le 01/07/2017, cette nationale est limitée à 90 km/h afin de permettre aux tracteurs[3] d'emprunter la route express vers le site de CL WARNETON en évitant le centre de Warneton. En plus, il y a une interdiction pour les camions de plus de 3,5 tonnes au niveau du pont-frontière à Warneton et ce, jusqu'aux faubourgs de Lille.	
Route de Frelinghien Vitesse autorisée : 90 km/h Largeur : 4-4,5 m Profil : 2 bandes de circulation sans marquage au sol. Interdiction de circulation aux véhicules dont la masse en charge excède 3,5 t, excepté charroi agricole	

Route de Ploegsteert – N515
Vitesse autorisée : 70 km/h
Largeur : 7-8 m
Profil :
Deux bandes de circulation avec marquage au sol, stationnement le long d'un côté de la voirie. Présence de trottoirs et de pistes cyclables de part et d'autre de la voirie.

Chaussée de Lille – N515
Vitesse autorisée : 50 km/h
Largeur : 8-9 m
Profil :
Deux bandes de circulation avec marquage au sol, trottoirs de chaque côté et stationnement autorisé d'un côté de la route. Piste cyclable de chaque côté de la route, discontinue.

Chaussée du Pont Rouge
Vitesse autorisée : 50 km/h
Largeur : 7 m
Profil :
Deux bandes de circulation sans marquage au sol. Trottoirs présents le long des habitations sur un côté de la voirie. Filets d'eau et égouts de part et d'autre de la voirie.
Remarque : dessert directement un des accès de CL WARNETON

Nouvelle voirie
Vitesse autorisée : 50 km/h
Largeur : 6-7 m
Profil :
Deux bandes de circulation avec marquage au sol. Pas d'aménagements en trottoirs sécurisés ou pistes cyclables. Égouts d'un côté de la voirie.

La nouvelle voirie a été mise en place par le SPW-DGO1 en 2013, afin d'améliorer la zone d'activité économique de la « Jatte » à Warneton. Cet aménagement conjugué à l'interdiction des véhicules de plus de 3,5t sur la chaussée du Pont Rouge (entre l'entrée sud de CL WARNETON et la N515) permet de

diminuer l'impact du charroi sur la N515 et la chaussée du Pont Rouge. Cette nouvelle voirie se révèle très efficace et bien adaptée pour orienter le charroi lourd de l'usine CL WARNETON vers l'échangeur N515/N58, puis vers le réseau structurant qui suffit à l'absorber.

C'est l'usine CL WARNETON, située en face de la nouvelle voirie, qui génère le charroi lourd. Cette entreprise fonctionne comme un hub logistique où convergent et d'où émanent une série de flux. Les principaux flux liés à ce hub sont les suivants (considérant un chargement moyen de 25 tonnes par camions, et sur base des chiffres fournis par le bureau Wiels and Partners)

- Livraison des matières premières (pommes de terre, huile, autres) par les fournisseurs externes à CL WARNETON (25.527 camions / an) ;
- Livraison de la production de produits finis de CL Neuve-Église à CL WARNETON (10.585 camions / an) ;
- Stockage de produits finis de CL WARNETON à Cl Comines (1460 camions / an) ;
- Flux de produits finis entre CL WARNETON et les installations de stockages externes (5.861 camions / an) ;
- Flux de produits finis vers les clients :
  - Internationaux (5.936 camions / an) ;
  - Nationaux (21.921 camions / an).

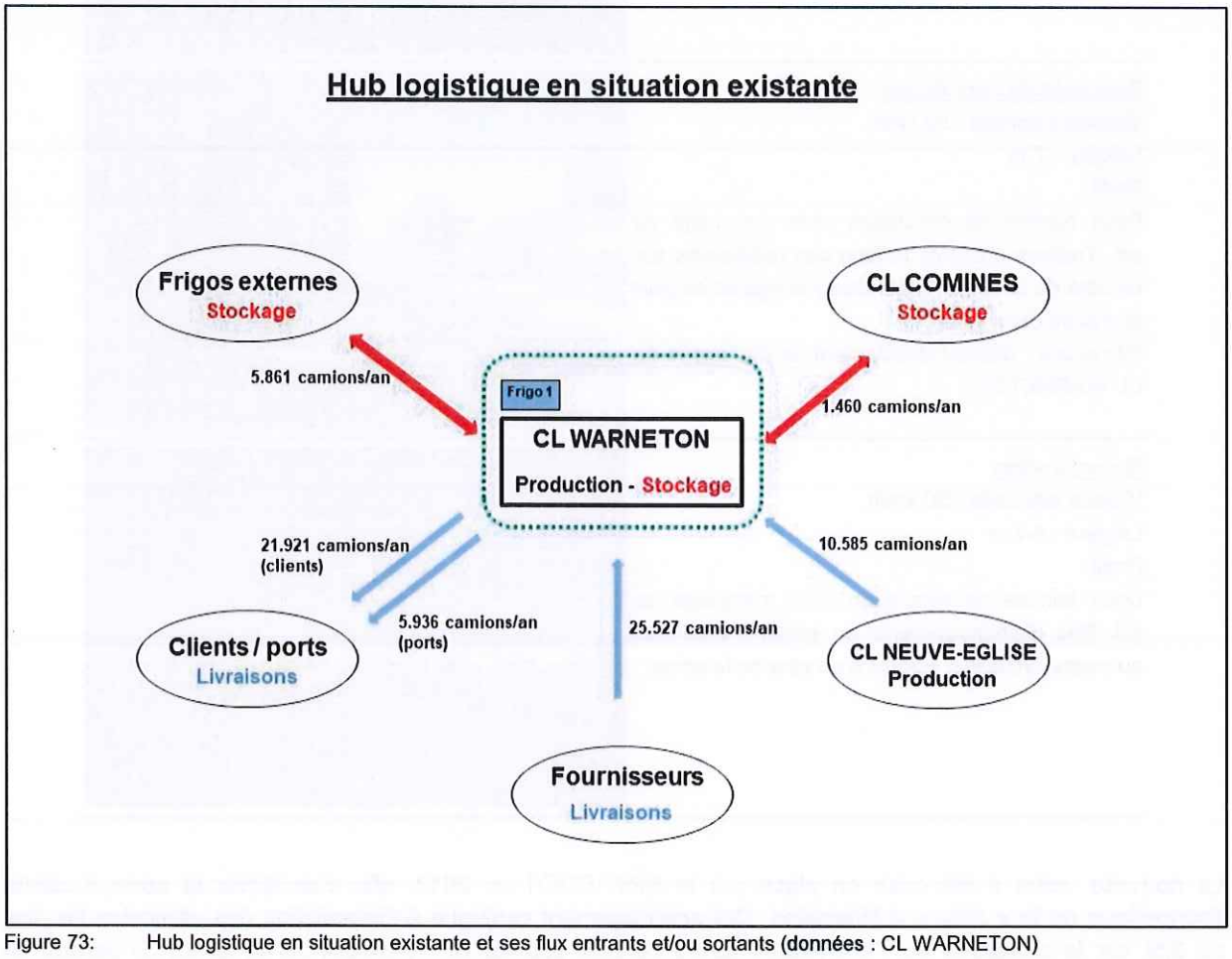

Figure 73: Hub logistique en situation existante et ses flux entrants et/ou sortants (données : CL WARNETON)

Stationnement

Actuellement, quatre zones de stationnement sont disponibles pour le personnel et les visiteurs de l'usine CL WARNETON avec une capacité totale de 156 véhicules. Ces parkings sont accessibles depuis la chaussée de Lille et la chaussée du Pont Rouge. Le projet ne modifie en rien ces parkings.

Le stationnement des véhicules lourds (camions) est aussi possible à concurrence de vingt emplacements.

5.6.3.2 La voie fluviale

Introduction

La navigation intérieure joue un rôle important pour le transport des marchandises en Europe. Plus de 35.000 kilomètres de voies d'eau relient des centaines de villes et zones de concentration industrielle. Plusieurs centaines de ports intérieurs jalonnent le réseau des voies navigables et permettent une connexion avec les autres modes de transport.

Le transport fluvial joue un rôle primordial dans le transport à travers le nord-ouest européen et particulièrement dans le Benelux.

La navigation intérieure émet en moyenne 3,5 fois moins de CO_2 par tonne-kilomètre transportée que le transport par camion. Pour rappel, une péniche de 1.000 t permet de transporter l'équivalent de 35 semi-remorques.

Le réseau fluvial belge

La Belgique est, du point de vue de la densité, un des pays européens les mieux équipés, avec plus de 1.500 km de voies d'eau pour une superficie totale de 31.000 km².

Ce réseau fluvial est constitué de trois grands axes verticaux que sont :

- A l'Est, la liaison Namur - Liège via la Meuse ;
- Au Centre, l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi ;
- A l'Ouest, la liaison Gand - Tournai ;

Et de deux axes horizontaux représentés par :

- La transversale Nord reliant Bruges - Gand - Anvers et Liège via le Canal Albert ;
- La transversale Sud reliant Tournai - Charleroi et Namur.

Bien que le réseau fluvial belge soit dense, il n'est cependant pas homogène.

Les grands ports fluviomaritimes (Anvers, Bruges) et fluviaux (Liège, Bruxelles, Gand) ont des débouchés maritimes ou des liaisons fluviales, de classe VIb, c'est-à-dire que des convois de 12.000 t peuvent y circuler : Les hinterlands de ces ports sont desservis par des canaux de *classe Va*, pouvant accueillir des bateaux jusqu'à 3.000 t :

- Canal Albert ;
- Canal Gand-Terneuzen ;
- Canal Baudouin.

La situation la plus notable est la faiblesse des gabarits des liaisons fluviales transversales entre les hinterlands d'Anvers et de Gand.

Les voies fluviales qui les relient sont de classe IV, c'est-à-dire pouvant accepter des bateaux jusqu'à 1.500 t. Le maillon « faible » pour une homogénéité du réseau se situe entre Tournai, Bruxelles et Charleroi avec le canal Nimy-Blaton-Péronnes, le canal du Centre et le canal Charleroi-Bruxelles.

Pour une superficie de 16.844 km², la Wallonie possède 451 km de voies navigables et 80 % d'entre elles ont été mises au gabarit standard européen (1.350 t) ou supérieur.

Actuellement, ce réseau offre déjà un accès aisé aux bateaux de 1.350 t aux ports maritimes de Rotterdam, Anvers, Zeebrugge et Gand, mais aussi vers les pays d'Europe centrale et orientale via la liaison Rhin-Main-Danube.

Le réseau fluvial wallon

La commune de Comines-Warneton est longée à l'est par la Lys, une rivière du Nord de la France et de Belgique : la Lys est un affluent de l'Escaut qu'elle rejoint à Gand. Les terminaux opérationnels (plateforme multimodales) les plus proches sont le Terminal de Halluin et le Lille-Loos extension. La Lys est une voie navigable de classe I, soit pour des bateaux de 250 à 400 tonnes (Toutefois, dans le cadre du projet européen « Seine – Escaut », l'amélioration du réseau hennuyer prévoit la mise au gabarit de la Lys mitoyenne à 4 500 t).

Le projet de la présente étude se situe lui entre les écluses de Comines et de Quesnoy-sur-Deûle :

- L'écluse de Comines est capable d'accueillir des péniches de 2.000 / 4.000 t (sas de 185 m x 12,50 m avec un tirant d'eau de 3,6 m)
- L'écluse de Quesnoy-sur-Deûle a un sas de 110 m x 12 m avec un tirant d'eau de 3,5 m et une hauteur libre de 5,25 m.

5.6.3.3 Les transports en commun

Train

Aucune gare n'est présente à Warneton, la gare SNCB la plus proche est celle de Comines située à environ 8 km du site. Cette gare offre quelques liaisons vers la Flandre (Anvers-Central, Poperinge). En termes de fréquence, la gare de Comines propose en moyenne une connexion IC et une liaison P par heure. D'autres gares sont présentes à proximité du site du projet, telles que la gare d'Armentières (12 km) ; celle-ci propose plus de liaisons et fait partie du réseau ferroviaire français (SNCF). En outre, elle est reprise dans le réseau de transport de marchandises français.

Bus

À proximité du site du projet, les seuls arrêts de bus se situent sur la N58. L'arrêt le plus proche se trouve à 900 mètres du site. Il s'agit de l'arrêt 'Warneton/Waasten Pont Rouge' qui est desservi par :

- La ligne 6 'Comines-Warneton-Armentières-Houplines' : reliant la gare de Comines à Frelinghien avec un à trois passages par heure ;
- Le service de « Proxibus » local de Comines.

5.6.3.4 Modes doux

La voirie longeant le projet, la chaussée du Pont Rouge, n'est pas équipée de trottoirs, excepté dans les zones urbanisées. Aucun aménagement exclusivement réservé aux cyclistes n'est présent sur cette voirie.

La Lys quant à elle est bordée par un réseau RAVeL : le RAVeL de la ligne 69A et de la Lys (ex-RAVeL 1). Ce RAVeL se retrouve également dans une voirie dédiée parallèle à la chaussée du Pont Rouge. Il s'agit d'une petite boucle destinée à découvrir cette partie de la Région wallonne entre la Flandres et la France.

Figure 74 : Illustration du RAVeL le long de la Lys

Figure 75 : Illustration du RAVeL parallèle à la chaussée de Pont Rouge

Les voiries proches du projet sont fréquentées par divers usagers : promeneurs, cyclistes amateurs et professionnels, coureurs, pêcheurs, ...

5.6.4 État de référence de l'environnement

D'ici la mise en œuvre du projet, aucun changement majeur n'est attendu relativement aux réseaux viaires, fluviaux et ferroviaires.

5.6.5 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

Cette mise en œuvre est essentiellement une phase de construction et d'un peu de terrassement. Le charroi occasionné par cette phase est un charroi de camions (camions toupies amenant le béton, camion fournissant d'autres matériaux de construction et camions évacuant les déchets de construction) et de quelques engins de génie civil. Il s'y ajoute les camions liés aux déblais. Le volume de déblais correspond à environ 18.000 t, en prenant comme hypothèse une masse apparente de 1,8 t/m³ en moyenne.

En considérant des semi-remorques ayant une capacité de 16 m³ et une charge utile de 24 t, le nombre de transports nécessaires à l'évacuation de ces terres s'élève donc à environ 750 camions.

Ces véhicules sont facilement absorbés par le réseau viaire structurant desservant la zone, et leur accès est favorisé par la nouvelle voirie. L'adaptation des horaires de ces transports (en dehors des heures de pointe et des heures nocturnes) ainsi que la mise en place d'une signalisation adéquate doivent permettre d'encore diminuer l'impact de la phase de chantier.

5.6.6 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

La capacité de stockage existante et autorisée est de 90.520 palettes, soit une quantité de 67.890 tonnes de produits finis (moyenne : 0,75 tonne / palette)

La construction du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré permettra le stockage supplémentaire de 65.520 palettes soit 49.140 tonnes de produits finis.

La capacité totale de stockage sera donc portée à 156.040 palettes, soit 117.030 tonnes de produits conditionnés prêt à la vente.

Cet accroissement de capacité permettra à CL WARNETON de centraliser totalement le stockage de sa production ainsi que de ses matières premières, et donc d'éviter le transport vers tous les congélateurs décentralisés (20 congélateurs). Le tableau ci-dessous donne une simulation annuelle (période du 30 juin

2017 au 30 juin 2018) du tonnage transporté et du kilométrage parcouru liés au transfert aller-retour des produits finis vers les congélateurs décentralisés (capacité moyenne considérée par camion : 25 tonnes).

Tableau 14: Total des kilomètres parcourus entre CL WARNETON et les congélateurs décentralisés en 2017-2018 (source : CL WARNETON)

Destination	Nombre de parcours aller-retour	Nombre total de kilomètres	Charge transportée (tonnes)
Allfrost NV	107	18.040	2685
Barias	45	5.910	1.120
Depondt	32	7.195	810
Devagel	1	104	19
Dunfrost	137	30.417	3.425
Eurofrost	78	10.360	1.962
Freeze & Store	92	17.292	2.230
Galana	4	565	91
Jodifrost	27	8.352	670
Lantmannen	15	5.105	382
Larfrost	457	56.672	11.426
Norfrigo	42	14.476	1.046
Olani-Lezier	43	7.200	1.084
PLE-Ieper	0	2	0,6
Stockhabo2	0	5	0,9
Timfrost NV	55	10.952	1.383
Vandenavenne	385	112.331	9.617
Vanmarcke	5	644	128
ZFL	59	13.874	1.470
CLF-Diepvries	4.277	44.671	106.923
TOTAL		**364.168**	**146.540**

On ferait par ailleurs l'économie annuelle d'un flux, soit de 5.861 camions sur le réseau routier (cf. Figure suivante).

En ce qui concerne les parkings des véhicules lourds, la capacité existante sera augmentée comme suit :

- Création d'une zone d'attente pour camions d'une capacité de 10 places, destinée à l'accueil des camions pendant le week-end ;
- Création d'une zone d'attente pour camions d'une capacité de 20 places en face du nouveau bâtiment logistique, accessible du lundi au vendredi inclus.

Ces nouvelles zones permettent aux transports lourds de ne pas stationner sur ou trop près de la chaussée du Pont Rouge, et suppriment de ce fait les nuisances liées à ce stationnement.

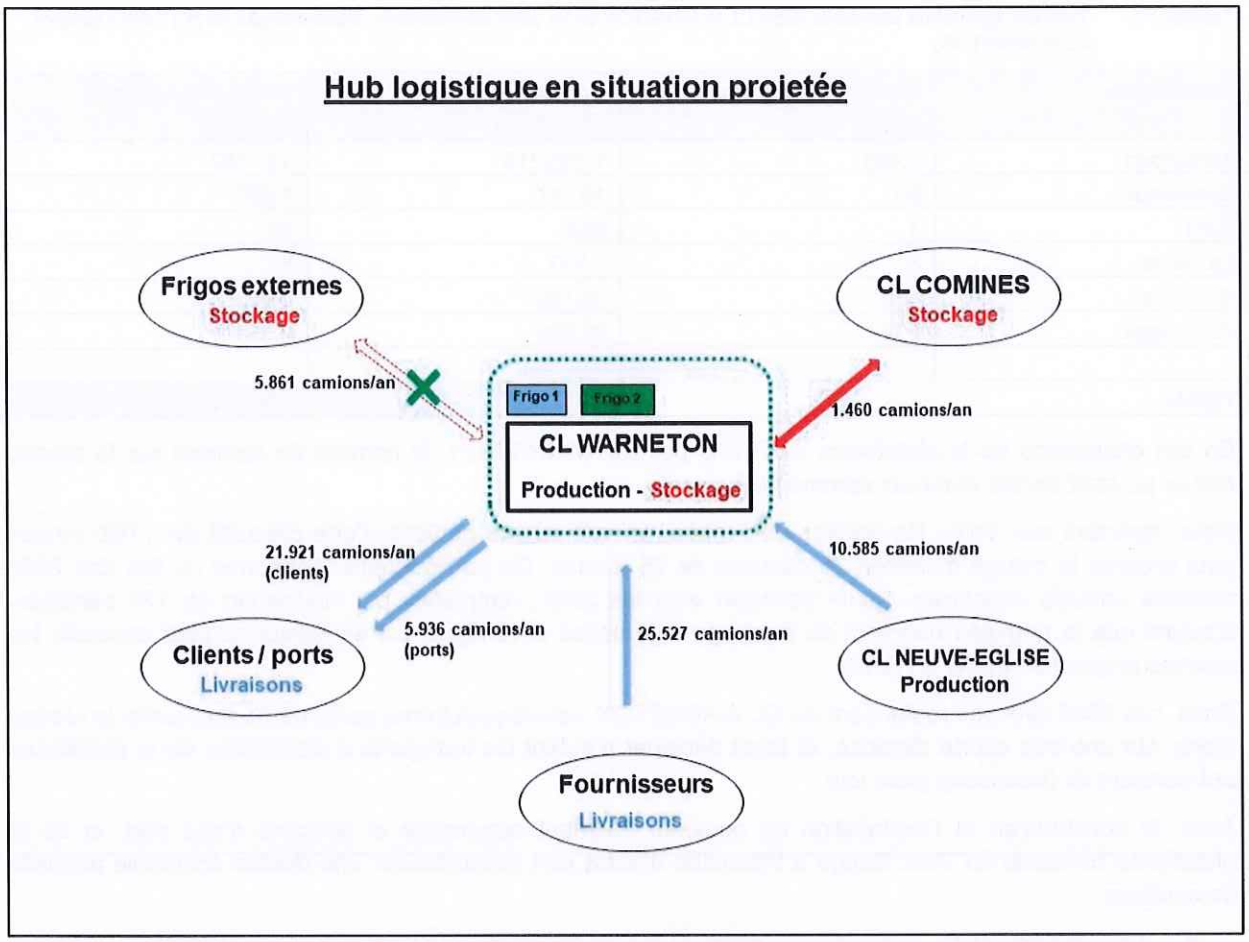

Figure 76: Hub logistique en situation projetée et ses flux entrants et/ou sortants (données : CL WARNETON)

5.6.7 Incidence cumulative du projet avec le projet de plateforme bimodale

Le tableau suivant donne une simulation annuelle (période du 30 juin 2017 au 30 juin 2018) du tonnage transporté et du kilométrage parcouru liés au transport des produits finis vers les ports au départ de Warneton. (Capacité moyenne considérée par camion : 25 tonnes).

Tableau 15: Total des kilomètres parcourus entre CL WARNETON et les ports internationaux décentralisés en 2017-2018 (source : CL WARNETON)

Destination	Nombre de parcours aller-retour	Nombre total de kilomètres	Charge transportée (tonnes)
Antwerpen	5.486	1.195.218	137.157
Dunkerque	69	10.147	1.687
Gent	4	628	92
Le Havre	3	1.233	80
Rotterdam	100	38.160	2.493
Zeebrugge	274	69.905	6.850
TOTAL		**1.315.291**	**148.359**

En cas d'utilisation de la plateforme du PACO par CL WARNETON, le nombre de camions sur le réseau routier pourrait encore diminuer comme déjà signalé.

Nous reportant aux Voies Navigables de France, on voit qu'une péniche d'une capacité de 1.000 tonnes peut prendre la charge d'environ 35 camions de 25 tonnes. On pourrait faire l'économie du flux des 5936 camions annuels concernés par le transport vers les ports, remplacés par l'utilisation de 170 péniches, d'autant que le nouveau bâtiment de stockage automatisé et réfrigéré est dimensionné pour accueillir les palettes propres au transport fluvial.

Enfin, ces 5936 camions rouleraient de CL WARNETON vers la plateforme sans même emprunter le réseau viaire, sur une très courte distance, et ferait diminuer d'autant les transports à destination de la plateforme qui viennent de (beaucoup plus) loin.

Ainsi, la construction et l'exploitation du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré d'une part, et de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton d'autre part permettraient une double économie annuelle de camions :

- Les camions de CL WARNETON destinés aux ports nationaux et internationaux (5.936) ;
- Les 5.936 camions qui accèdent à la plateforme (et viennent de plus ou moins loin), remplacés par les 5.936 camions de CL-WARNETON qui sont pratiquement déjà « sur place ».

Dans cette situation projetée, le hub logistique évoluerait comme le montre la figure suivante.

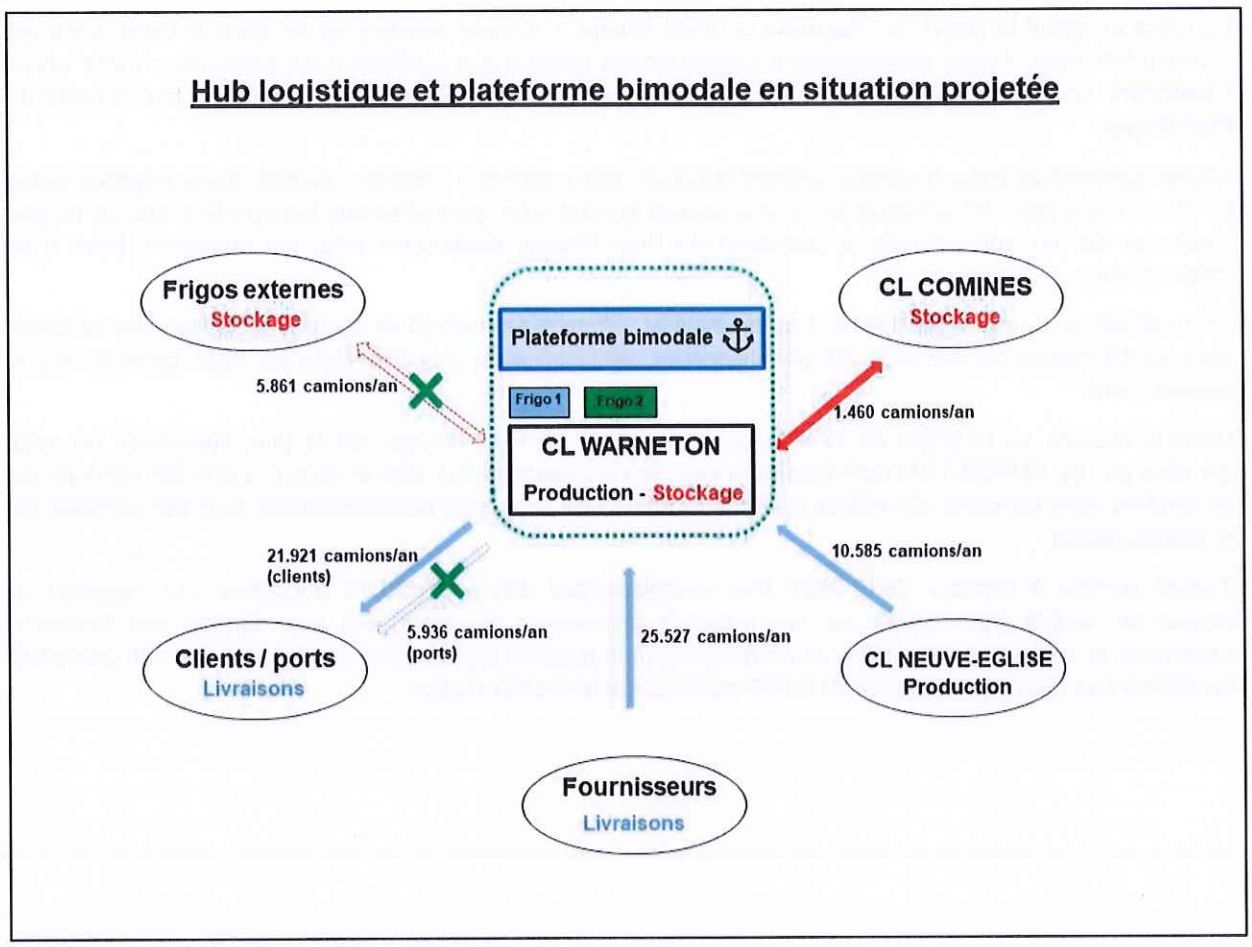

Figure 77: Hub logistique et plateforme bimodale en situation projetée (données : CL WARNETON)

5.6.8 Incidences liées à l'augmentation des exportations internationales à l'horizon 2019-2021

En 2019-2021, les exportations vers les marchés américains et asiatiques sont promises à doubler aux dépens des livraisons nationales et proches-européennes. Dès lors, le nombre annuel de camions sur le flux vers Anvers et les ports internationaux redeviendrait égal à 5.936. L'utilisation de 170 péniches permettra d'éviter ce nouveau flux. Le flux annuel des clients nationaux et proches-européens diminuera d'autant de camions et passera donc à 15.985.

5.6.9 Conclusions

Le site du projet est desservi pas un très bon réseau viaire structurant. La nouvelle voirie en permet l'accès tout en évitant de traverser l'agglomération de Warneton.

Ce site fonctionne comme un hub logistique avec un ensemble de flux entrants et/ou sortant.

La commune de Comines-Warneton est longée à l'est par la Lys, voie navigable de classe 1.

Au niveau des transports en commun, le site se situe à une distance moyenne d'environ cinq kilomètres de la gare ferroviaire de Comines (voyageurs) et à une dizaine de kilomètres de celle d'Armentières en France (gare reliée au réseau ferroviaire français de marchandises). L'arrêt de bus le plus proche se situe à 900 m du site, et est desservi par deux lignes.

La voirie longeant le projet, la chaussée du Pont Rouge, n'est pas équipée de trottoirs, excepté dans les zones urbanisées. Aucun aménagement exclusivement réservé aux cyclistes n'est présent sur cette voirie. Cependant, un réseau RAVeL court le long de la Lys, et dans une voirie dédiée parallèle à la chaussée du Pont Rouge.

L'aménagement de deux nouveaux parking d'accueil des camions à l'intérieur du site, d'une capacité totale de 30 camions (dont 10 emplacements accessibles le week-end) permettra aux transports lourds de ne pas stationner sur ou trop près de la chaussée du Pont Rouge, supprimant ainsi les nuisances liées à ce stationnement.

La construction du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré permettrait de supprimer le flux aller et retour vers les bâtiments de stockage réfrigéré externes, réalisant ainsi une économie de 5861 camions sur le réseau viaire.

Dans la mesure où le projet de la plateforme bimodale du Pont Rouge voit le jour, l'utilisation de cette dernière par CL WARNETON contribuerait à supprimer un second flux aller et retour : celui des camions qui se rendent dans les ports. On réalise de cette manière une économie supplémentaire de 5.936 camions sur le réseau routier.

Tenant compte à l'horizon 2019-2021 d'un accroissement des exportations lointaines, qui passerait du simple au double (notamment sur les marchés américains et asiatiques) aux dépens des livraisons nationales et proche-européennes, et en remplaçant la quantité de camions équivalente par 170 péniches, on réalise une nouvelle économie de 5.936 camions sur le réseau routier

5.7 Environnement sonore

5.7.1 Cadre réglementaire et normatif

5.7.1.1 Belgique

Le cadre réglementaire en matière de bruit est notamment défini par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002. Celui-ci définit les valeurs limites de bruit à respecter par tout établissement classé. Les valeurs d'immission à respecter dans le cas présent sont reprises au tableau suivant.

Tableau 16 : Valeurs limites en dB(A) au droit des différentes zones d'immissions (source : Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements classés).

Zone d'immission		Valeurs limites en dB(A)		
		Jour (jours ouvrables et samedi de 7h à 19h)	**Transition** (jours ouvrables et samedi de 6h à 7h et de 19h à 22h, dimanche et jours fériés de 6h à 22h)	**Nuit** (tous les jours de 22h à 6h)
I	**Toutes zones, lorsque le point de mesure est situé à moins de 500m de la zone d'extraction, d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique, ou à moins de 200m de la zone d'activité économique mixte dans laquelle est situé l'établissement**	**55**	**50**	**45**
II	Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural, sauf I	50	45	40
III	Zones agricoles, forestières, d'espaces verts, naturelles, de parcs, sauf I	50	45	40
IV	Zones de loisirs, de services publics et d'équipements communautaires	55	50	45

Selon l'arrêté, les valeurs limites à respecter à l'extérieur sont celles de la catégorie I : 45 dB[A] en période nuit, 50 dB[A] en période de transition et 55 dB[A] en période jour.

Ces valeurs s'appliquent à l'extérieur des habitations et doivent être respectées pour toute période d'une heure (il s'agit de niveaux équivalents calculés sur une période d'une heure).

5.7.1.2 France

Compte tenu de la proximité de la frontière française, les normes de limitation des niveaux de bruit applicables en France sont reprises. L'arrêté du 23/01/1997 est relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Il y est notamment précisé, à l'article 3 « *L'installation est construite, équipée et exploitée de façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celui-ci. Ses émissions sonores ne doivent pas engendrer une émergence supérieure aux valeurs admissibles fixées dans le tableau ci-après, dans les zones où celle-ci est réglementée :*

Tableau 17 : Valeurs admissibles en dB(A) dans les zones à émergence réglementée (source : Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements classés).

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	**Émergence admissible pour la période allant de 7 heures à 22 heures, sauf dimanches et jours fériés**	**Émergence admissible pour la période allant de 22 heures à 7 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés**
Sup. à 35 dB(A) et inf. ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Sup. à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

L'arrêté d'autorisation fixe, pour chacune des périodes de la journée (diurne et nocturne), les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limites de propriété de l'établissement, déterminés de manière à assurer le respect des valeurs d'émergence admissibles. Les valeurs fixées par l'arrêté d'autorisation ne peuvent excéder 70 dB(A) pour la période de jour et 60 dB(A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite. »

5.7.2 Caractérisation de l'environnement sonore actuel

5.7.2.1 Éléments sonores extérieurs au projet

A l'heure actuelle, le site est en exploitation et est déjà une source de bruit locale. En périphérie du site, d'autres sources de bruit sont à relever.

- Le bruit lié au trafic routier sur la nationale N58 et dans une moindre mesure sur les routes locales voisines ;
- Le bruit inhérent à l'activité d'une zone d'activité au sud du site et à l'est, en France.

5.7.2.2 Axes routiers

Dans le cadre du respect de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, une cartographie des grands axes routiers (plus de 3 millions de passages de véhicules par an) et ferroviaires (plus de 30 000 passages de trains par an) a été réalisée en Wallonie. Néanmoins, aucun axe routier à proximité du site n'y est repris.

5.7.2.3 Mesures de bruit

Une étude acoustique a été confiée par la CL WARNETON au bureau agréé ACOUSTICAL ENGINEERING. Dans le cadre de cette étude une série de mesures sur site ont été réalisées.

► Voir ANNEXE C : Etude acoustique.

Le bureau d'expertise a choisi trois stations de mesures de bruit dans l'environnement du projet :

- Le point de mesure 1 se trouve devant la maison située chaussée du Pont Rouge 11, le point est situé dans une zone I (à moins de 500 m de la zone d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique) ;
- Le point de mesure 2 se trouve dans la route de la Mine d'Or en France, sur le terrain de la ferme Wicart. De l'autre côté de la Lys sur le territoire de la France à environ 350 m se trouve une zone industrielle. Le point est situé dans une zone I (à moins de 500 m de la zone d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique) ;
- Le point de mesure 3 se trouve dans la chaussée de Lille 144. Le point est situé dans une zone I (à moins de 500 m de la zone d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique).

Figure 78 : Localisation des points de mesures (source : Acoustical Engineering)

Les mesures ont été réalisées entre le jeudi 26 novembre et le jeudi 03 décembre 2015.

- ► Voir ANNEXE C : Etude acoustique.

Il ressort de cette campagne de mesures les observations suivantes :

« Le point de mesure 1 se trouve devant la maison située chaussée du Pont Rouge 11 et est représentatif pour les habitations les plus proches (du parking). Le niveau de $L_{A95,1h}$ pendant la période de jour dans la semaine est de 54 dB(A). Pendant le week-end le niveau est de 46 dB(A). Le niveau $L_{Aeq,1h}$ est 11 dB(A) plus haut durant la semaine et 10 dB(A) plus haut durant le week-end. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 46 dB(A) pendant la semaine pour la période de transition (pendant le week-end la vitesse de vent était trop forte). Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 12 dB(A) plus haut. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 38 dB(A) pendant la semaine et 41 dB(A) pendant le week-end pour la période de nuit. Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 15 à 12 dB(A) plus haut. Les valeurs élevées de $L_{Aeq,1h}$ sont par ailleurs causées par le trafic.

De samedi soir juste avant minuit jusqu'à dimanche après quatre heures, l'unité de refroidissement d'un camion a tourné constamment et causera un niveau de bruit de 56 dB(A) dans le point de mesure.

Le point de mesure 2 se trouve en France, dans la route de la Mine d'Or sur le terrain de la ferme Wicart. Le niveau de $L_{A95,1h}$ pendant la période de jour dans la semaine est de 47 dB(A). Pendant le week-end le niveau est de 48 dB(A). Le niveau $L_{Aeq,1h}$ est de 7 dB(A) plus haut. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 46 dB(A) pendant la semaine (pendant le week-end la vitesse de vent était trop forte) pour la période de transition. Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 4 dB(A) plus haut. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 43 dB(A) pendant la semaine et de 46 dB(A) pendant le week-end pour la période de nuit. Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 3 dB(A) plus haut.

Le point de mesure 3 se trouve dans la chaussée de Lille 144. Le niveau de $L_{A95,1h}$ pendant la période de jour dans la semaine est de 49 dB(A). Pendant le week-end le niveau est de 50 dB(A). Le niveau $L_{Aeq,1h}$ est de 4 à 7 dB(A) plus haut. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 46 dB(A) pendant la semaine (pendant le week-end la vitesse de vent était trop forte) pour la période de transition. Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 5 dB(A) plus haut. Le niveau de $L_{A95,1h}$ est de 43 dB(A) pendant la semaine et 41 dB(A) pendant le week-end pour la période de nuit. Le niveau de $L_{Aeq,1h}$ est 4 à 5 dB(A) plus haut. La différence entre les valeurs de $L_{A95,1h}$ et $L_{Aeq,1h}$ est plus petite que dans le point de mesure 1 (moins d'influence du trafic).

Une comparaison avec les valeurs de mesures de 2011 et de 2014 montre que les niveaux sont actuellement plus élevés dans les points de mesure 1 et 2. Il y a deux causes : le vent qui était beaucoup plus fort et la direction du vent (ouest – sud-ouest). Pour la période de nuit les niveaux sont comparables.

Une comparaison avec les valeurs de mesures de 2011 et de 2014 montre que les niveaux sont actuellement plus bas dans le point de mesure 3. Malgré que le vent fût beaucoup plus fort, la direction du vent (ouest – sud-ouest) a eu pour effet de générer des niveaux moins hauts. »

Le tableau suivant met en vis-à-vis les valeurs mesurées et les valeurs limites applicables au projet :

Tableau 18 : Comparaison des valeurs mesurées aux valeurs limites (source : Acoustical Engineering)

Point	Période	Valeurs limites	Valeurs en dB(A) 2010/2011		Valeurs en dB(A) 2014		Valeurs en dB(A) 2015	
			semaine	week-end	semaine	week-end	semaine	week-end
1	Jour	55	44	36	50	43	54	46
	Transition	50	40	36	44	39	46	-
	Nuit	45	38	33	32	34	38	41
2 (Fr)	Jour	55	44	41	43	42	47	48
	Transition		46	43	41	43	46	--
	Nuit	45	44	42	40	41	43	46
3	Jour	55	50	47	52	50	49	50
	Transition	50	46	46	48	46	46	--
	Nuit	45	45	45	40	43	43	41

5.7.3 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

La phase de construction du projet est susceptible de générer des nuisances sonores si aucune mesure de protection n'est prise.

Néanmoins, l'article 18 de l'AGW du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements stipule clairement **qu'aucune limite de bruit n'est fixée,** tant pour le charroi externe que pour le chantier en lui-même : *"les bruits liés à la circulation des véhicules et aux engins mobiles utilisés dans les chantiers de construction ne sont pas pris en compte"*.

Il convient cependant de limiter autant que possible ces nuisances. Dans ce contexte, et afin de protéger les riverains et commerces les plus proches du site de construction, les mesures suivantes seront prévues (liste non exhaustive) :

- Organiser le chantier de manière à limiter l'impact des engins bruyants ;
- Choisir des emplacements appropriés pour l'installation des engins destinés à être utilisés le plus souvent en tenant compte, dans le choix de l'emplacement, des habitations les plus proches ;
- Informer les riverains sur les phases les plus bruyantes du chantier : horaires, durée, ainsi que sur les dispositions prises pour diminuer les nuisances ;

- Utiliser des matériels de puissance suffisante pour limiter le régime moteur et veiller à ne pas laisser fonctionner des engins inutilement ;
- Adapter la dimension et la puissance de l'engin a la tâche à accomplir.
- Imposer l'arrêt du moteur lors d'un stationnement prolongé ;
- Respecter les horaires d'ouverture et de fermeture de chantier.

5.7.4 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

Afin d'évaluer les incidences potentielles en matière de bruit liées à la future extension, le bureau Acoustical Engineering a réalisé une modélisation numérique du projet étudié.

5.7.4.1 Sources fixes

L'émission du bruit est calculée grâce au niveau de puissance des sources. Les données concernant les niveaux de bruits des différents appareils ont été obtenues par des mesures (avec analyse fréquentielle).

► Voir ANNEXE C : Etude acoustique.

Une première modélisation a permis d'estimer la situation future hors sources mobiles. En effet, les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ne s'appliquent pas au bruit lié à la circulation des véhicules.

Tableau 19 : Résultats de la modélisation (source : Acoustical Engineering)

Points	Période	Modélisation situation existante Niveau Lsp en dB(A)	Valeurs limites en dB(A)	Modélisation situation future Niveau Lsp en dB(A)
1	Jour	55	55	45
	Transition	40	50	40
	Nuit	40	45	40
2 (Fr)	Jour	45	55	45
	Transition	45		45
	Nuit	45	45	45
3	Jour	41	55	41
	Transition	41	50	41
	Nuit	41	45	41

Le tableau précédent montre que les valeurs calculées sont plus basses que les valeurs limites pour toutes les périodes. La période la plus sévère est la période de nuit.

Le tableau précédent montre également que le niveau de bruit pendant la période 'Jour' dans le point d'évaluation 1 diminue avec 10 dB (grâce au déplacement de la zone d'attente vers l'arrière) et que le niveau de bruit diminue dans le point d'évaluation situé dans la Chaussée du Pont Rouge avec 1 dB(A).

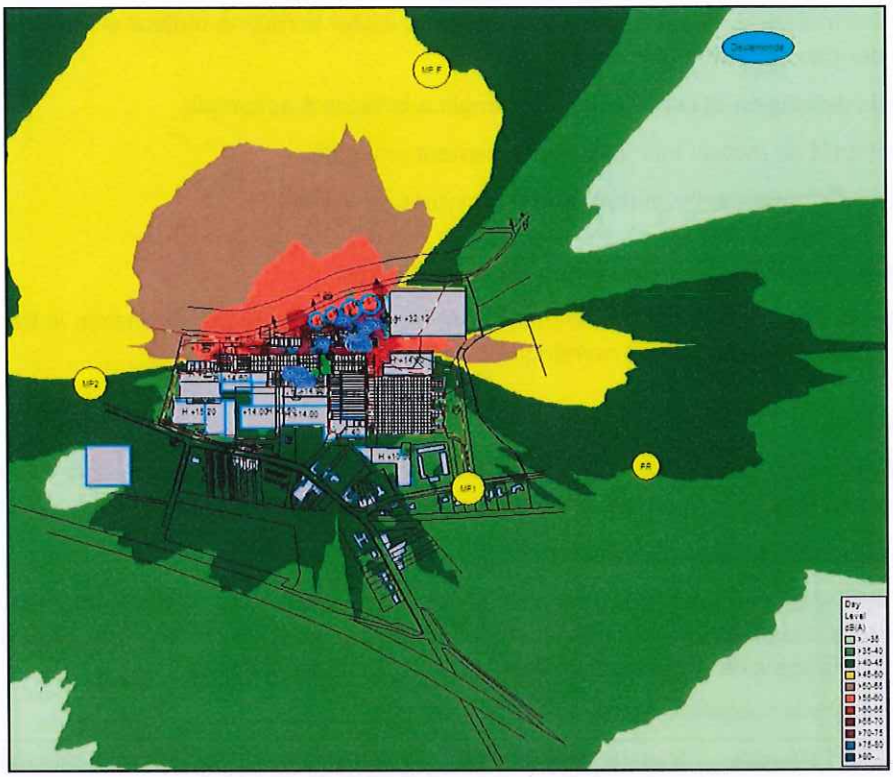

Figure 79 : Carte acoustique pour la situation existante de nuit (source : Acoustical Engineering)

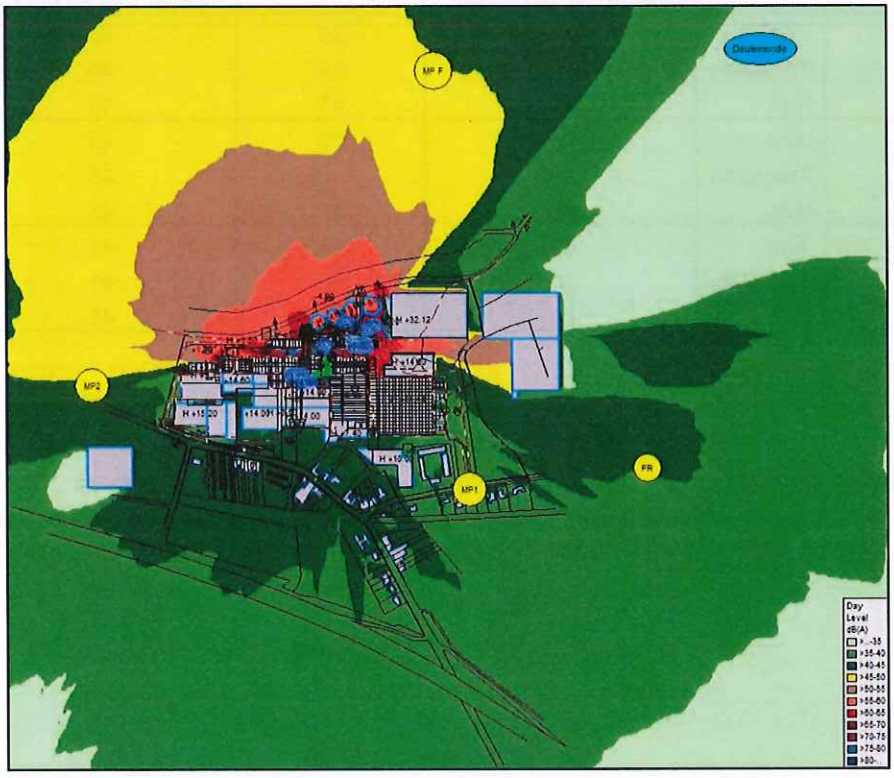

Figure 80 : Carte acoustique pour la situation future de nuit (source : Acoustical Engineering)

La carte en couleur de la situation existante et de la situation future montre qu'il n'y a pas beaucoup de différences entre les deux. Au bord de la Lys le niveau peut augmenter jusqu'à 55 dB(A).

5.7.4.2 Sources mobiles

Les camions chargés de transporter les matières produites sur le site sont tous équipés de machine frigorifique pouvant être soit électrique soit thermique. L'étude du bureau Acoustical Engineering a mis en évidence une différence de 12 dB(A) en faveur des systèmes électriques (moins bruyants) par rapport aux systèmes à gasoil (de l'ordre de 83dB(A) à 2 m de la machine).

Le projet prévoit la mise en place d'un talus en partie ouest du site, ce talus aura pour effet de limiter la propagation du bruit entre la zone de stationnement des camions et les premiers riverains.

Hormis le bruit des moteurs frigorifiques, le trafic en lui-même est générateur de bruit. Néanmoins, il est estimé dans le chapitre mobilité de la présente notice que le trafic des camions sera réduit par rapport à la situation existante. Le bruit associé sera également réduit.

5.7.5 Conclusions

Les mesures acoustiques réalisées par le bureau Acoustical Engineering en 2015 ont mis en évidence que le projet respectait les valeurs limites définies par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002.

Suite à une modélisation numérique de la situation future il apparait que les niveaux d'immission sonore n'augmenteront pas, voire diminueront. En effet, par rapport à la situation existante, la situation avec l'extension n'apporte pas de sources fixes de bruit supplémentaire.

5.8 Déchets

5.8.1 Introduction

Ce chapitre a pour objectif d'évaluer l'impact lié au traitement des déchets, que ce soit pendant la construction ou lors de l'exploitation du site projeté. Ce dernier générera des déchets en phase de chantier mais ne devrait accroitre en rien la quantité de ceux liés à son exploitation vu que la production de produits finis n'augmente pas.

5.8.2 Cadre réglementaire et normatif

- Décret du 27 juin 1996 relatif à la gestion des déchets ;
- Arrêté du Gouvernement Wallon du 14 juin 2001 favorisant la valorisation de certains déchets, modifié par l'AGW du 27 mai 2004 ;
- Arrêté du Gouvernement Wallon du 10 juillet 1997 établissant un catalogue des déchets
- Arrêté du Gouvernement Wallon du 27 mai 2004 imposant un tri des déchets sur chantier afin d'en isoler les déchets autres qu'inerte ;
- « Guide MARCO-Management des risques environnementaux dans les métiers de la construction » (DGARNE, 2004)
- Formation bâtiment durable – Gestion de chantier plus durable – La gestion des déchets (Sébastien Breels, 2015, Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement)

5.8.3 Situation existante

5.8.3.1 Types de déchets

Les déchets générés au sein du site du demandeur se répartissent en trois groupes :

- Les sous-produits de la production : terre, épluchures, purée, fausses coupes, flocons et frites non conformes ;
- Les sous-produits de l'épuration des eaux : boues issues de la station d'épuration anaérobie, graisses, biogaz ;
- Les déchets industriels banalisés (DIB) : cartons, bois, fûts usagés, huiles de moteur usagées, emballages, etc.

5.8.3.2 Gestion des déchets

Le stockage et la destination des déchets sont décrits dans un plan de gestion des déchets qui reprend, par déchet, les quantités produites, le mode de stockage, les filières d'évacuation ainsi que les références à tous les documents indispensables à la traçabilité de ces déchets.

Les conditions d'exploitation relatives à la gestion des déchets (émises par le Département du sol et des déchets) reprises dans le permis en vigueur sont d'application.

5.8.4 Situation de référence

A l'horizon de 2019, la production ne change pas et aucune modification des considérations de la situation existante en matière de déchets n'est attendue

5.8.5 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

Les déchets produits en cours de chantier (phase de construction) se composent de terres et gravats, chutes de béton, métaux ferreux et non ferreux (chutes de profilés, câbles électriques, etc.) et déchets d'emballages divers. Le cahier spécial des charges comprend une clause selon laquelle l'entreprise qui génère le déchet veille à sa reprise et à son évacuation hors du chantier. D'éventuels déchets résiduels sont traités conformément au plan de gestion des déchets et aux conditions d'exploitation du permis en vigueur.

5.8.6 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

Comme souligné précédemment, l'exploitation du projet n'augmentera pas la production, laquelle restera plafonnée au seuil autorisé La production de déchets restera donc elle aussi inchangée.

5.8.7 Incidence cumulative du projet avec le projet de plateforme bimodale

Aucun impact significatif relatif à la production et à la gestion des déchets du site projeté de CL WARNETON n'est attendu du fait de la mise en œuvre de la plateforme bimodale de Warneton.

5.8.8 Conclusions

Les déchets générés par le site sont des sous-produits de production et d'épuration ainsi que des DIB. Les conditions d'exploitation relatives à la gestion des déchets (émises par le Département du sol et des déchets) reprises dans le permis en vigueur sont d'application.

En dehors de la phase de chantier (où sont produits quelques déchets de construction et d'emballages), aucune autre incidence liée à l'exploitation du projet n'est attendue.

5.9 Santé et sécurité

5.9.1 Introduction

Comme le prévoit l'article 6 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 04/07/2002, fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11/03/1999 relatif au permis d'environnement, l'exploitant est tenu d'identifier les risques permanents et occasionnels de pollutions accidentelles, d'incendie et d'explosion et de prendre les mesures nécessaires pour les prévenir et les combattre efficacement et rapidement.

Le présent chapitre aborde des éléments relatifs aux installations et activités projetées pouvant affecter la sécurité et la santé des riverains et des travailleurs sur le site.

5.9.2 Cadre réglementaire et normatif

Références générales

- Règlement général pour la protection du travail (RGPT) ;
- Règlement général des installations électriques (RGIE) ;
- Code sur le bien-être au travail (loi du 4 août 1996) ;
- Législations spécifiques aux atmosphères explosives (ATEX) : directive 94/9/CE (« ATEX Équipements ») transposée par l'Arrêté royal du 22 juin 1999 et la directive 1999/92/CE (ATEX Travailleurs ») transposée par l'Arrêté royal du 26 mars 2003 ;
- Directives Seveso ;
- Directive IED
- Règlements communaux et circulaires ministérielles.

5.9.3 Situation de référence

L'usine CL WARNETON n'est pas un établissement Seveso et en outre, aucun établissement Seveso n'est recensé sur le territoire de la commune de Comines-Warneton. D'autre part, CL WARNETON a mis à disposition de ses employés le « document relatif à la protection contre les explosions » reprenant notamment les risques d'explosions déterminés et évalués sur le site, les emplacements classés en zones ATEX et les prescriptions minimales associées. Enfin, CL WARNETON est reprise comme établissement IPPC/IED (rubrique 6.04.b.2. de la directive). Les conditions particulières d'exploitation reprises dans le permis en vigueur, et notamment l'avis de prévention incendie et panique émis par la Zone de Secours Wallonie Picarde, sont d'application.

5.9.4 Incidences spécifiques du projet en phase de chantier

Dans l'étape de mise à niveau du sol et de construction des nouvelles infrastructures projetées, les risques encourus en matière de santé et de sécurité sont ceux inhérents à tout chantier de construction. Il s'agit essentiellement :

- Des accidents de travail ;
- Des accidents liés à la circulation du charroi de transport ;
- Des risques liés à l'inhalation de poussières.

Ces impacts possibles peuvent facilement être diminués, notamment grâce aux mesures suivantes :

- Une large diffusion de l'information relative aux risques liés à un chantier de génie civil ainsi que le port d'un équipement de sécurité complet et adéquat, en ce compris des gilets fluorescents.
- La mise en place d'une signalisation routière interne et le strict respect des limitations de vitesse.
- Bâchage des camions transportant des matériaux poussiéreux.

5.9.5 Incidences spécifiques du projet en phase d'exploitation

Il n'y a pas d'augmentation du risque sur la santé et la sécurité car on n'augmenta pas la production. Les nouvelles installations concernent le stockage de denrées, l'administration, l'accueil des clients, la manœuvre logistique générale (manutention, chargement, etc.) ainsi que la circulation et le parking de véhicules lourds. Toutes les mesures en vigueur sur le site existant peuvent être étendues aux infrastructures projetées lors de leur exploitation.

Par ailleurs, tout le site sera ceint d'une clôture et gardé. Ces deux facteurs contribueront à accroitre la sécurité tant du personnel de l'entreprise que des riverains.

5.9.6 Incidences cumulatives prévisibles du projet avec le projet de plateforme bimodale

Aucun impact significatif n'est attendu en matière de risques pour la santé et la sécurité, du fait de la mise en œuvre de la plateforme bimodale du Pont Rouge à Warneton.

5.9.7 Conclusions

En situation existante, les conditions particulières d'exploitation reprises dans le permis en vigueur, sont d'application.

En phase de mise en œuvre, les risques encourus sont ceux inhérents à tout chantier ; quelques mesures classiques permettent de les pallier.

En phase d'exploitation, toutes les mesures en vigueur sur le site existant peuvent être étendues aux infrastructures projetées. En outre, le périmètre sera clôturé, et un système de garde sera mis en place, augmentant ainsi la sécurité des personnes tant internes qu'externes à l'entreprise.

On n'attend aucune incidence liée à l'exploitation de la future plateforme bimodale du Pont Rouge.

6. Incidences du projet sur le territoire des états et régions voisins

L'impact majeur sur le territoire français est d'ordre paysager, et affecte entre autres le Corrid'or ou Parc Transfrontalier de la Lys qui a pour vocation de renforcer l'identité paysagère de la vallée de la Lys tout en préservant un espace nature dans un environnement fortement urbanisé afin de respecter l'équilibre écologique des milieux naturels.

7. Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'environnement et justification des choix et de l'efficacité de ces mesures (palliatives ou protectrices) et de leur absence

Thématique	Incidences potentielles	Mesures prises	Justification de la mesure
Sol, sous-sol et eaux souterraines	Epanchement accidentel d'hydrocarbures issus de véhicules	Mise en place de kits anti-pollution	Réduction de l'impact
Eaux de surface	Epanchement accidentel d'hydrocarbures issus de véhicules. Génération d'eaux usées et d'eau de ruissellement.	Mise en place de kits anti-pollution Mise en place d'un réseau séparatif, d'un traitement des eaux usées et d'un bassin d'orage paysager	Réduction de l'impact
Milieu biologique	Destruction d'habitats biologiques relativement intéressants sur certaines parties (prairie humide, roselière et typhaie). Dérangement de la faune.	Création d'espaces verts favorables à la biodiversité sur 4,4 ha : plantations et relief variés, création d'une zone humide (bassin d'orage paysage) Une gestion différenciée de ces espaces ainsi que le choix d'espèces mellifères / nectarifères et à baies Intervention limitées et en période *ad hoc.*	Réduction de l'impact
Air, climat, énergie, vibrations	Rejets de gaz de combustion et d'air vicié (ventilation des bureaux). Réduction des émissions annuelles de CO_2 générées par le transport de 3.735.562 tonnes ;	Mise en œuvre d'installations performantes respectant les normes de rejets. Réalisation du projet Opportunité potentielle d'utilisation de la plateforme bimodale du Pont Rouge	Réduction de l'impact, respect des normes et amélioration de la situation existante
Paysage, patrimoine et urbanisme	Perception du projet dans l'environnement	Aménagement d'un espace vert important pour limiter l'impact du projet sur les vues proches	Réduction de l'impact
Mobilité et transport	Suppression des flux aller et retour des camions vers les bâtiments de stockage réfrigéré externes, réalisant une économie annuelle de 5861 camions sur le réseau routier	Réalisation du projet Opportunité potentielle d'utilisation de la plateforme bimodale du Pont Rouge	Réduction de l'impact
Environnement sonore	Aucune nouvelle source de bruit	/	/
Déchets	Aucune incidence significative n'est liée au projet.	/	/
Santé et sécurité	Pas de nouveau risques	/	/

8. Esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par l'auteur d'étude d'incidence ou par le demandeur et une indication des principales raisons du choix de ce dernier, eu égard aux effets sur l'environnement.

Avant d'introduire la demande de permis unique, l'auteur d'étude et le demandeur ont envisagé deux solutions de substitution esquissées ci-après :

- Ne pas réaliser le projet (alternative 0)

  Cette option n'a pas été retenue car elle est indirectement étudiée dans la présente notice ; il s'agit de la comparaison de la situation avec le projet, à la situation existante (c'est-à-dire sans le projet).

- Réaliser le projet sur un autre site

  Cette option n'a non plus pas été retenue car, vis-à-vis de deux des enjeux majeurs, l'impact serait accru.

  Au niveau de la mobilité, toute décentralisation du nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré contribue à créer un nouveau flux de camions entre deux bâtiments de stockage éloignés l'un de l'autre et, quel qu'en soit le kilométrage, ce flux se solde à nouveau par un accroissement du nombre de poids lourds sur le réseau viaire local et/ou éloigné en fonction de la distance entre les deux bâtiments concernés.

  Concomitamment, par rapport aux émissions de CO_2, tout nouveau flux de camions entraîne automatiquement l'émission d'une nouvelle quantité de CO_2 qui est entre autres fonction du nombre total de camions mis en œuvre dans ce nouveau flux, ainsi que du kilométrage total parcouru par ces véhicules.

  Du point de vue plus particulièrement urbanistique, le nouveau bâtiment automatisé et réfrigéré s'inscrit dans la continuité urbanistique d'un bâtiment exactement similaire et remplissant les mêmes fonctions.

  En outre, le demandeur du permis étant un propriétaire privé, il dispose de la maitrise foncière du site.

  Enfin, le projet consiste en l'extension d'une activité existante ; réaliser ce projet ailleurs en modifierait l'objet.

Date :	Signature du demandeur

Annexe A AVIS DU SERVICE ARCHÉOLOGIQUE

Annexe B PHOTOGRAPHIES PRISES DU TOIT

CSDINGENIEURS

Annexe C ETUDE ACOUSTIQUE