

**NOTE EN REPONSE AUX  
RECOMMANDATIONS DE LA MISSION  
REGIONALE D'AUTORITE  
ENVIRONNEMENTALE (MRAe) HAUTS-DE-  
FRANCE**

**LOGIDOUAI  
LAMBRES-LEZ-DOUAI (59)**

|                                       |                |                            |
|---------------------------------------|----------------|----------------------------|
| <b>Numéro d'affaire : KA19.09.015</b> |                |                            |
| <b>Agence : Nord</b>                  |                |                            |
| <b>Date</b>                           | <b>Version</b> | <b>Objet de la version</b> |
| 29 juin 2021                          | 1              | Dépôt en Préfecture        |

## **PRÉAMBULE**

Suite au dépôt du Dossier de Demande d’Autorisation Environnementale (DDAE) le 19 décembre 2019 en préfecture du Nord pour le projet de plateforme logistique de LOGIDOUAI sur la commune de Lambres-Lez-Douai, la mission régionale d’Autorité environnementale (MRAe) Hauts-de-France a été saisie pour avis le 8 janvier 2020. L’avis n°2020-4264 a été rendu le 6 mars par délégation de la mission régionale d’autorité environnementale Hauts-de-France.

Après en avoir délibéré, la MRAe a émis un certain nombre de recommandations.

Les éléments de réponse ci-après permettent d’y répondre.

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | Le résumé non technique fait l'objet d'un fascicule séparé. Il présente le projet, une description synthétique de l'état initial de l'environnement, une analyse des impacts et des mesures prévues pour éviter, réduire et compenser ces impacts et est illustré. Cependant, il mériterait d'être complété d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet. |
| <b>Recommandation n°1</b>  | <i>L'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique d'une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et de croiser ces derniers avec le projet.</i>  |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| Une cartographie permettant de visualiser les enjeux environnementaux et la cartographie de localisation des zones d'exposition collectives ont été intégrées au résumé non technique. |  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Contexte</b>  | <p>L'articulation avec le plan local d'urbanisme de la commune de Lambres-lez-Douai est analysée page 49 de l'étude d'impact. Le projet est situé en zone urbaine UE (destinée à accueillir des activités industrielles, artisanales, de commerces de gros ou de services) qui permet l'activité logistique.</p> <p>Le projet est situé au sein de la ZAC de l'Ermitage mais aucun rappel n'est fait des évaluations environnementales réalisées dans le cadre de la création de la ZAC, des engagements pris par l'aménageur, ni des éléments utiles du règlement de la ZAC.</p> |
| <b>Recommandation n°2</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande de présenter l'articulation du projet avec la ZAC de l'Ermitage.</i></p>   |
| <b>Réponse :</b>   |   |
| <p>Le dimensionnement de gestion des eaux pluviales a été réalisé conformément à Arrêté Préfectoral Loi sur l'Eau, signé le 14 février 2006 et disponible en annexe 7 du DDAE.</p> |   |

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Contexte</b>           | <p>L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est traitée pages 184 et suivantes de l'étude d'impact. Les projets ayant fait l'objet d'une étude d'impact et ceux ayant donné lieu à un avis de l'autorité environnementale sont recensés (tableau page 184).</p> <p>L'analyse précise que des effets cumulés avec 8 des 12 projets recensés pourront être attendus sur les milieux naturels, le trafic, l'eau, les émissions atmosphériques, les nuisances sonores, etc.</p> <p>L'analyse des effets cumulés avec les entreprises voisines en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de bruit sont insuffisamment traités dans l'étude d'impact et nécessitent d'être mieux pris en compte (cf paragraphe II.4.5 et suivants).</p> |
| <b>Recommandation n°3</b> | <p><i>L'autorité environnementale recommande de mieux analyser les effets cumulés avec les entreprises voisines en matière de risques, d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de bruit, et de les prendre en compte dans la définition du projet, afin d'aboutir à un impact négligeable sur l'environnement et la santé.</i></p>  |

**Réponse :**

Les effets cumulés avec les entreprises voisines ont été revus à la hausse, le tableau actualisé est présenté ci-dessous :

| Projet | Milieu naturel | Eau | Air | Odeurs | Trafic | Déchets | Energie | Bruit | Santé |
|--------|----------------|-----|-----|--------|--------|---------|---------|-------|-------|
| N°1    | +              | +   | +   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°2    | +              | +   | +   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°3    | +              | +   | +   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°4    | ++             | +   | /   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°5    | /              | /   | /   | /      | /      | /       | /       | /     | /     |
| N°6    | /              | +   | /   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°7    | +              | +   | +   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°8    | /              | /   | /   | /      | /      | /       | /       | /     | /     |
| N°9    | /              | +   | /   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°10   | /              | +   | /   | /      | /      | /       | /       | /     | /     |
| N°11   | /              | +   | +   | /      | +      | /       | /       | +     | /     |
| N°12   | /              | /   | /   | /      | /      | /       | /       | /     | /     |

Le projet de la société LOGIDOUAI sera à l'origine d'une augmentation du trafic à l'origine d'émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de bruit, l'augmentation concerne principalement les poids lourds sur les routes départementales RD650 et RD621. Les autres flux générés seront négligeables. Il faut noter que les poids lourds ne rentreront pas dans le centre-ville de Lambres-lez-Douai.

D'autres projets en cours, notamment des projets d'entrepôts logistiques, à Lambres-lez-Douai et dans les communes voisines vont être à l'origine d'une augmentation du trafic susceptibles de se cumuler. Toutefois, l'impact du trafic du

projet LOGIDOUAI est faible par rapport à l'impact des autres projets en cours sur le secteur. De plus, la création d'un échangeur entre la RD621 et la RD650 permettra de fluidifier le trafic au niveau de la ZAC de l'Ermitage. Le trafic sera négligeable pour les véhicules légers.

Le projet est à l'origine d'une imperméabilisation de 4,3 ha. Les eaux pluviales ne pouvant plus s'infiltrer sur la zone imperméabilisée, deux bassins seront créés : un bassin étanche et un bassin non étanche. Le projet de la société LOGIDOUAI sera classé à Déclaration au titre de la nomenclature Loi sur l'Eau. D'autres projets en cours dans un rayon de 2 km seront également à l'origine d'une imperméabilisation. L'impact sur les eaux des autres projets est susceptible de se cumuler avec l'impact sur le projet LOGIDOUAI. Toutefois, des mesures sont prévues pour gérer les eaux pluviales. Les eaux pluviales ruisselant sur les surfaces seront tamponnées et envoyées dans les noues de la ZAC.

Dans un rayon de 3 km, plusieurs projets sont en cours. Les impacts sur le milieu naturel du projet LOGIDOUAI peuvent se cumuler avec d'autres projets en cours dans un rayon de 2 km, notamment le projet de transformation de l'échangeur entre la RD621 et la RD650 reliant Douai à Arras à l'origine de destruction de milieux naturels et de faune.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Contexte</b></p>   | <p>Les raisons du choix du projet et les solutions de substitutions envisagées sont présentées page 47 de l'étude d'impact.</p> <p>Le choix du projet est justifié par des critères d'exploitation, d'aménagement et de desserte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ l'augmentation du besoin logistique sur le Douaisis ;</li> <li>↳ la nécessité de répondre aux besoins d'implantation de ces activités logistiques ;</li> <li>↳ la nécessité pour le développement de ce type d'activité d'un foncier important ;</li> <li>↳ la proximité d'un réseau dense et diversifié d'infrastructures de transport et l'accès au site facilité par deux échangeurs.</li> </ul> <p>Concernant le choix d'implantation, l'étude indique que la société Logidouai est propriétaire du terrain et que « dans ce cadre, elle n'envisage aucune solution de substitution ».</p> <p>Cette justification technique et économique ignore l'ensemble des enjeux environnementaux du site d'implantation, tels que l'artificialisation des sols ou encore les milieux naturels. Un défrichement a été réalisé préalablement à la réalisation des inventaires induisant la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique pour les espèces floristiques et faunistiques potentiellement présentes.</p> <p>En outre, aucune alternative permettant de réduire l'emprise foncière du projet, ou de recherche d'une alternative au mode de transport routier afin de réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre n'a été étudiée.</p> |
| <p><b>Recommandation n°4</b></p>   | <p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en analysant des solutions alternatives au projet retenu en termes de surface occupée et imperméabilisée, de recours au mode de transport routier afin de minimiser les impacts sur l'environnement et de démontrer que le projet retenu représente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement et objectifs de développement.</i></p>   |
| <p><b>Réponse :</b></p>  |  |
| <p>La société LOGIDOUAI est propriétaire de ce terrain dans la ZAC de l'Ermitage, à vocation d'activités économiques. Dans ce cadre, elle n'envisage aucune solution de substitution.</p> <p>Le terrain sur lequel est situé le projet avait été proposé par la Communauté d'Agglomération du Douaisis suite à la création de la ZAC de l'Ermitage sur la commune de Lambres-lez-Douai. Le terrain présentait une situation stratégique à proximité de l'usine Renault. Le terrain a alors fait l'objet d'un DDAE et d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter. Suite à la crise financière de 2008, l'opération immobilière a été annulée et le projet n'a pas trouvé de preneur. L'arrêté préfectoral est devenu caduc.</p> <p>La société LOGIDOUAI (SCCV de Nacarat) possède ce terrain depuis plus de 10 ans, la direction de Nacarat a décidé de reprendre le projet logistique en 2019. Aucune solution de substitution n'a ainsi été présentée.</p> <p>Il faut noter que le terrain possède une position géographique intéressante. La gare ferroviaire de Corbehem est située à 320 m au sud-est du projet logistique. Cette gare est une halte de voyageur qui dessert des TER régionaux effectuant la liaison entre Arras et Douai. Des bus desservent également cette gare. Le site sera ainsi facilement accessible par les transports en commun.</p> <p>Les cellules ont une surface d'environ 5 500 m<sup>2</sup>, ce choix de taille de cellules a été fait pour répondre aux attentes des logisticiens. L'entrepôt a été configuré de façon à éviter toute rencontre entre poids lourds et véhicules légers et pour limiter le risque d'accident.</p> |  |

Le projet a pris en compte les enjeux du site et présente le meilleur compromis entre limitation des impacts sur les enjeux principaux identifiés en matière d'environnement et objectifs de développement. A savoir :

- ↳ le site gèrera les eaux pluviales. L'infiltration a été privilégiée dans la mesure du possible pour les eaux pluviales de toitures, propres. Ainsi, les eaux pluviales de toitures du bâtiment et des locaux techniques seront infiltrées dans un bassin non étanche. Le trop plein sera dirigé dans le réseau d'eaux pluviales de la ZAC. Les eaux de voiries et les eaux pluviales de toiture des bureaux seront dirigées vers un bassin de tamponnement étanche. Elles seront dirigées dans les noues de la ZAC avec un débit de fuite de 2 l/s/ha,
- ↳ le projet entraîne une artificialisation des sols, toutefois d'après le PLU de Lambres-lez-Douai, la zone du projet est destinée à accueillir des activités industrielles, artisanales, de commerces de gros ou de services,
- ↳ les rejets atmosphériques seront liés aux gaz de combustion issus des deux chaudières fonctionnant au gaz dont la puissance unitaire est de 800 kW, soit 1,6 MW au total. De plus, ces gaz seront évacués par une cheminée de 19,2 m de haut afin de permettre une bonne diffusion des rejets dans l'atmosphère,
- ↳ l'exploitant a réalisé des opérations d'entretien de son site. Ces opérations n'avaient pas pour but la destruction d'espèces floristiques et faunistiques ou bien d'habitats. Le premier inventaire a été réalisé en automne, il s'agit d'une période défavorable au développements d'espèces. Un nouvel inventaire a donc été réalisé pendant la période propice aux développements des espèces, au printemps. Aucune espèce protégée n'a été observée lors des deux inventaires. Toutefois, une espèce protégée en région Nord-Pas-de-Calais était potentiellement présente au sein des fourrés détruits au niveau de la friche herbacée piquetée : la Gesse des bois (*Lathyrus sylvestris*). Une compensation faune-flore ex-situ sera mise en place pour compenser la potentielle perte de biodiversité.

La parcelle de compensation de Loffre se situe à environ 9 km du projet, et couvre une superficie de 2,5 ha. Une partie de la parcelle a fait l'objet d'inventaires en juin 2020.

Les inventaires effectués au printemps 2020 démontrent un potentiel de restauration vis-à-vis de l'espèce ciblée (Gesse des bois), mais également vis-à-vis d'autres espèces observées ou potentielles sur le site du projet, et impactées non significativement : l'avifaune nicheuse des milieux semi-ouverts et des milieux ouverts, et le Hérisson d'Europe.

Les mesures présentées ci-après seront également favorables à deux espèces jugées potentielles d'après l'avis du Conservatoire Botanique National de Bailleul : l'Ophrys abeille et la Dactylorhize de Fuchs.

En effet, la parcelle compensatoire se caractérise par des végétations herbacées peu élevées et peu denses, favorables à l'Ophrys abeille notamment, et des habitats préforestiers et de friches herbacées plus denses, favorables à la Gesse des bois. Un taillis présentant quelques patches à tendance mésohygrophile potentiellement favorable à la Dactylorhize de Fuchs est également présent.

Concernant la faune, la Tourterelle des bois a été recensée sur le site, et plusieurs autres espèces à enjeux sont potentielles : Cigogne blanche, Grenouilles rousse et verte, Léopard des murailles.

Cette mosaïque d'habitat est menacée par le développement important des ronces qui induit une simplification des habitats, ainsi que la colonisation par plusieurs espèces exotiques envahissantes (Renouée du Japon, Arbre à papillons, Sénéçon du Cap).

Une diversification des milieux déjà en place et une gestion écologique adaptée permettront d'augmenter le potentiel d'accueil du site pour les espèces cibles présentées ci-avant, et d'obtenir un gain écologique.

Les actions écologiques qui seront mis en œuvre sont les suivants :

- Gestion des ronces dans les friches : débroussaillages réguliers des zones envahies.

- Evolution des bordures de boisements en ourlets thermophiles en ne les fauchant que tous les 2/3 ans (gestion favorable à la Gesse des bois), tout en surveillant les ronces et les éventuelles EEE.
- Gestion des centres des friches par fauches exportatrices tardi-estivales pour favoriser l'apparition de milieux prairiaux/pelousaires appréciés par l'Ophrys abeille.
- Gestion des espèces exotiques envahissantes : arrachage manuel ou mécanique des individus, puis incinération des individus prélevés en centre spécialisés, enfin veille sanitaire.
- Création des dépressions humides et des mares prairiales et forestières : création de milieux favorables à la Dactylorhize de Fuchs (berges) et certains groupes faunistiques (Odonates, amphibiens, mammifères).
- Gestion et restauration des zones rudérales de la carrière : éradication des EEE, semis de mélanges adaptés aux conditions stationnelles (i.e. pentes) de type prairies maigres de fauche, réalisation de fauches exportatrices tardi-estivales, veille sur les EEE.
- Conversion des zones de culture en prairie : semis de mélanges adaptés ou transferts de foin, gestion par fauches exportatrices tardi-estivales.
- Evolution du secteur de friche arbustive en boisement mésophile (colonisation spontanée) et évolution naturelle des boisements (taillis) en place.

L'ensemble des actions présentées ci-avant sera détaillé dans le cadre d'un plan de gestion et de restauration de la parcelle. Celui-ci précisera les opérations à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés précédemment.

Les mesures compensatoires seront pérennes. Ainsi le demandeur fournira la preuve qu'outre la garantie de leur efficacité technique reconnue, les mesures compensatoires sont mises en œuvre de manière pérenne pendant la durée de l'engagement.

Dans le cas présent, le site compensatoire de Loffre appartient à STB Matériaux et se situe en dehors du périmètre d'autorisation ICPE de la carrière. La compensation sera donc encadrée par l'établissement d'une convention entre STB Matériaux et la SNC LOGIDOUAI.

**Par ailleurs, la totalité des mesures fera l'objet de suivis écologiques sur une durée de 15 ans.**

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | <p>Le projet s’implantera dans une zone d’aménagement concerté sur un terrain de 5,76 hectares constituée d’espaces agricoles et d’une friche. Les surfaces imperméabilisées (bâtiments, voiries et stationnements) représentent 4,3 hectares et les surfaces non imperméabilisées (espaces verts et bassins) 1,46 hectare.</p> <p>L’artificialisation des sols envisagée, qui représente environ 74,6 % du site, difficilement réversible, est susceptible de générer des impacts environnementaux importants avec, notamment, un appauvrissement de la biodiversité, une disparition des sols, une modification des écoulements d’eau, une diminution des capacités de stockage du carbone et d’une manière générale une disparition des services écosystémiques.</p> <p>Ces impacts ne sont pas étudiés et, à fortiori, des solutions permettant d’économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, par exemple pour les voies de circulation et le stationnement, leur possible végétalisation ou la mutualisation des parkings, ne sont pas envisagées.</p> |
| <b>Recommandation n°5</b>  | <p><i>L’autorité environnementale recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <i>d’étudier des solutions d’aménagement moins consommatrices d’espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols ;</i></li> <li>↳ <i>d’étudier les impacts résiduels de la consommation d’espaces sur les services écosystémiques ;</i></li> <li>↳ <i>de proposer les mesures de réduction et de compensation des impacts, par exemple des mesures de réduction ou compensation des pertes des capacités de stockage du carbone par les sols du fait de leur imperméabilisation, telles que la création de boisements ou de la végétalisation.</i></li> </ul>  |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| <p>Sur le terrain, 13 198 m<sup>2</sup> seront dédiés aux espaces verts.</p> <p>L’ensemble des espaces libres sera végétalisé, engazonné et planté d’arbres tiges. Le projet prévoit l’aménagement de 1,3 ha d’espaces verts (hors bassins), avec notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La création d’une haie multistrates en lisière sud-est du site,</li> <li>- L’ensemencement des espaces ouverts,</li> <li>- La plantation d’alignements d’arbres en limite nord-ouest du site, le long de la rue, et d’arbres isolés au niveau du parking à raison d’un arbre pour 100 m<sup>2</sup> de stationnement.</li> </ul> <p>Comme présenté dans la réponse précédente, une mesure de compensation et de restauration faune-flore sera mise en place sur une parcelle à Loffre. Le terrain de Loffre sera restauré pour augmenter le potentiel d’accueil du site aux espèces. Un plan de gestion avec suivi écologique sera mis en œuvre. La compensation sera encadrée par l’établissement d’une convention entre STB Matériaux et la SNC LOGIDOUAI. Par ailleurs, les actions écologiques qui seront mises en œuvre feront l’objet de suivis écologiques sur une durée de 15 ans.</p> <p>Les services écosystémiques sont, par définition, les structures ou processus biologiques naturels qui remplissent des fonctions écologiques, qui rendent des services à l’homme. L’évaluation des écosystèmes pour le millénaire<sup>1</sup> propose une typologie de services écosystémiques qui distingue 4 grands types de services :</p> |  |

<sup>1</sup> L’évaluation des écosystèmes pour le millénaire est créée en 2000 à la demande du Secrétaire général des Nations Unies. Instaurée en 2001, elle a pour objectif d’évaluer les conséquences des changements écosystémiques sur le bien-être humain ; elle doit également établir la base scientifique pour mettre en œuvre les actions nécessaires à l’amélioration de la conservation et de l’utilisation durable de ces systèmes, ainsi que de leur contribution au bien-être humain. Elle doit aussi proposer des solutions permettant d’économiser les sols et de réduire leur imperméabilisation, et à défaut des mesures compensatoires pour aboutir à un projet ayant des impacts négligeables.

| <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ les services d’approvisionnement : les produits tirés des écosystèmes (nourriture, combustible, plantes médicinales, matériaux de construction, etc.),</li> <li>↪ les services de régulation : avantages découlant de la régulation des processus écosystémiques (maintien de la qualité de l’air, régulation du climat, cycle de l’eau, contrôle de l’érosion, purification de l’eau, pollinisation etc.),</li> <li>↪ les services culturels : avantages non matériels découlant des écosystèmes (activités récréatives, esthétiques, valeurs patrimoniales, source d’inspiration etc.),</li> <li>↪ les services support : nécessaires pour la production de tous les autres services (formation du sol, production d’oxygène atmosphérique, production primaire etc.).</li> </ul> |  |  |
|--|--|--|
| Type de service  | Impact   | Mesures de réduction ou de compensation des impacts  |
| Services d’approvisionnement   | Le projet entraine l’imperméabilisation d’un terrain sur une partie utilisée temporairement à des fins agricoles (dans le cas présent pour la production de céréales et betteraves) et sur une autre partie en friche. L’artificialisation des terres a un impact sur les services d’approvisionnement puisque le projet réduit la capacité de production agricole.  | Il est à noter qu’initialement ; au moment de l’achat du terrain par la société LOGIDOUAI, le terrain n’était pas utilisé pour l’agriculture. Au cours des dernières années, alors que le terrain appartenait toujours à LOGIDOUAI, la CAD a donné l’autorisation aux agriculteurs expropriés de leur terrain de planter leur culture sur ce terrain.<br><br>D’autre part, il faut rappeler que le terrain a vocation à être imperméabilisé puisque d’après le PLU, le terrain est sur une zone UE, destiné à accueillir des activités industrielles, artisanales, de commerces de gros ou de services.  |
| Services de régulation   | La destruction potentielle des espèces protégées entraine un appauvrissement de la biodiversité.<br><br>Les pratiques agricoles et la biodiversité permettent de structurer, stabiliser et contrôler l’érosion des sols. Cette pratique sera stoppée et les sols seront imperméabilisés, ce qui renforce les phénomènes d’inondations et réduit le renouvellement des nappes phréatiques par infiltration.<br><br>L’artificialisation contribue au réchauffement des sols ce qui entraine une diminution des capacités de stockage de carbone et a un impact négatif sur le réchauffement climatique.<br><br>La qualité de l’air sera dégradée dû au transport routier des poids lourds. | 23% du terrain sera dédié aux espaces verts et non imperméabilisés.<br><br>Les délimitations de zones humides menées ont conclu en l’absence de telles zones sur les terrains destinés à être imperméabilisés. L’imperméabilisation du sol s’accompagne de mesures de gestion des eaux pluviales. Ces mesures respectent la doctrine sur la gestion des eaux pluviales au sein des ICPE soumises à Autorisation validée le 30 janvier 2017. L’infiltration est privilégiée autant que possible pour les eaux pluviales de toitures du bâtiment et des locaux techniques.<br><br>Le projet n’entraine pas de consommation d’eau en dehors des eaux domestiques.<br><br>Comme présenté à la réponse à la recommandation 18, les flux générés par les poids lourds de la société LOGIDOUAI ne seront pas significatifs en terme de rejets atmosphériques. |

|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
|                    |   | La mesure de compensation faune-flore permettra de restaurer le terrain et ainsi d'augmenter le potentiel d'accueil du site et d'obtenir un gain écologique.   |
| Services culturels | Le projet peut entraîner une perte de la biodiversité et une modification de la perception paysagère. | D'un point de vue de la biodiversité, des mesures de réduction en phase travaux et en phase exploitation sont prévues pour réduire l'impact de la perte potentielle de biodiversité.<br>La mesure de compensation faune-flore permettra de restaurer le terrain et ainsi d'augmenter le potentiel d'accueil du site et d'obtenir un gain écologique.<br>D'un point de vue paysager, le site sera bordé au sud par des haies. |
| Services supports  | Le projet entraîne une imperméabilisation du sol.   | La zone du projet a vocation à être utilisée pour des activités industrielles, artisanales, de commerces de gros ou de services, entraînant de ce fait une imperméabilisation des sols.  |

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | <p>➤ <u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>Aucun monument historique protégé n'est recensé sur la commune de Lambres-lez-Douai. On note la présence de deux sites classés, le square Jemmapes et le jardin de la Tour des Dames à Douai et d'un site inscrit, le centre-ville de Douai. Le secteur de projet est situé à plus de deux km de ces sites.</p> <p>➤ <u>Qualité de l'étude d'impact et prise en compte du paysage</u></p> <p>Concernant l'intégration paysagère du projet, celle-ci est présentée page 73 de l'étude d'impact. Des photomontages correspondant à des vues depuis la rue Louis Blériot sont présentées pages 75-76. Le bâtiment sera aussi visible depuis la rue des Pavés de Corbehem.</p> |
| <b>Recommandation n°6</b>  | <i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse paysagère par un photomontage correspondant à une vue depuis le carrefour entre la rue de Corbehem et la rue Georges Lefevre.</i>   |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| Un photomontage a été réalisé entre la rue de Corbehem et la rue Georges Lefevre. Celui-ci est disponible en annexe 1. |  |

|                        |  |
|------------------------|--|
| <p><b>Contexte</b></p> | <p>➤ <u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>Le secteur de projet est situé en dehors de tout zonage naturel réglementaire ou d'inventaire. Le site Natura 2000 le plus proche (FR3100504 « pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe ») est situé à environ 6,7 km au nord-est du site.</p> <p>On note la présence de deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) dans un rayon de 2,5 km, une de type I et une de type II. La ZNIEFF la plus proche, de type I n° 310013748 « bassins de Brebières et le bois du Grand Marais » se situe sur la commune d'Arras à environ 1,8 km.</p> <p>Le terrain d'implantation est une parcelle constituée d'espaces agricoles et d'une friche, bordant un espace boisé.</p> <p>➤ <u>Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des milieux naturels</u></p> <p>Les zonages naturels réglementaires et d'inventaire et les continuités écologiques sont présentés succinctement et cartographiés respectivement pages 80-83, 86-87 de l'étude d'impact.</p> <p>Une étude écologique a été réalisée (en annexe 6<sup>5</sup> du dossier) ; elle repose sur une analyse de données bibliographiques et la réalisation d'inventaires.</p> <p>L'étude indique que la partie nord de la zone a été remaniée quelques jours avant les inventaires : les fourrés et les arbres ont été défrichés et/ou abattus, le sol a été en partie décapé, des merlons ont été créés et des fourrés d'espèces invasives ont été défrichés et dispersés sur le site (page 45 de l'étude faune flore en annexe). La zone d'étude correspond donc à une zone remaniée au nord et à une monoculture intensive au sud.</p> <p>Les inventaires n'ont donc pas permis de donner un aperçu correct de la biodiversité sur le site initial.</p> <p>Par ailleurs, la fonctionnalité écologique du site d'implantation, et notamment l'existence de transits écologiques, n'a pas été étudiée ; or, compte-tenu de la présence d'un espace boisé bordant le terrain d'implantation, il convient d'analyser les interactions potentielles entre cet espace boisé et les habitats identifiés sur le secteur de projet.</p> <p>Les habitats présents et les travaux effectués sur le site d'étude sont cartographiés page 56 de l'étude écologique. Les espèces observées et potentielles sont présentées pages 58-61. Quatre espèces exotiques envahissantes (l'Aster de Virginie, le Snéneçon du Cap, le Solidage du Canada et la Renouée du Japon) sont présentes sur le site d'étude, leur localisation est cartographiée page 57.</p> <p>L'étude précise que les seuls milieux non impactés par les travaux sont la monoculture intensive et les friches herbacées la bordant.</p> <p>Enfin, l'étude précise que certains habitats, et principalement ceux détruits (friches herbacées piquetées, fourrés), étaient favorables aux différents groupes faunistiques et notamment à certaines espèces d'intérêt patrimonial de l'avifaune nicheuse ou des chiroptères ainsi qu'à une espèce protégée, le Hérisson d'Europe et à la présence potentielle d'une espèce protégée : la Gesse des bois.</p> <p>L'autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit porter sur le projet dans son ensemble, ce qui comprend également les opérations ou travaux nécessaires à sa réalisation (défrichement, démolition, construction, desserte, etc), et analyser l'impact global du projet sur l'environnement.</p> |
|------------------------|--|

|   |  |
|---|--|
|   | <p>L'étude d'impact n'a donc pas été conduite de manière correcte puisque les travaux de remaniement ont été réalisés avant même la réalisation d'inventaires et leurs impacts n'ont donc pas été analysés.</p> <p>L'évitement n'a pas été recherché et les travaux réalisés ont conduit à la destruction d'habitats présentant un enjeu écologique au regard des espèces faunistiques et floristiques protégées et/ou d'intérêt patrimonial potentiellement présentes (avifaune nicheuse, chiroptères, mammifères). La destruction d'espèces protégées est potentielle. Conformément à l'article L.411-1 du code de l'environnement, la destruction d'espèces protégées est interdite. À défaut d'évitement, l'article L.411-2 du même code prévoit des dérogations à cette interdiction, cependant l'étude d'impact ne fait pas mention de ces dérogations.</p> <p>Dans ce contexte, l'autorité environnementale constate que le projet ne prend pas en compte l'environnement et qu'il est à l'origine d'incidences notables sur les milieux naturels et les espèces.</p> <p>L'étude d'impact prévoit des mesures de réduction (page 93) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ la réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction et d'élevage des jeunes de l'avifaune nicheuse, de mi-mars à mi-août ;</li> <li>↪ des mesures limitant le risque de prolifération d'espèces exotiques envahissantes ;</li> <li>↪ le respect d'une charte végétale : utilisation d'espèces indigènes à la région ;</li> <li>↪ l'adaptation de l'éclairage, afin de réduire les effets négatifs de l'éclairage nocturne sur l'avifaune et l'entomofaune notamment ;</li> <li>↪ la sécurisation des bassins afin d'éviter le risque de noyade de la faune.</li> </ul> <p>Concernant la période de réalisation des travaux, celle-ci ne respecte pas la période de nidification des nicheurs précoces ; il convient que les travaux se terminent au plus tard fin février. Concernant la charte végétale, celle-ci ne mentionne pas les essences locales retenues.</p> |
| <p><b>Recommandation n°7</b></p>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ <i>de réaliser les travaux sur la période d'août à fin février afin de respecter la période de nidification des nicheurs précoces ;</i></li> <li>↪ <i>de préciser les essences locales retenues pour composer les plantations</i></li> </ul>   |
| <p><b>Réponse :</b></p>   |  |
| <p>Les espèces d'oiseaux jugées potentielles en période de nidification sur le site du projet ne sont pas des espèces nicheuses précoces. Le Merle noir, plus précoce, a été observé de passage sur le site lors des inventaires, il n'est toutefois pas considéré comme nicheur au droit du site projet, mais à proximité. Toutefois, par mesure de précaution, les travaux de dégagement d'emprise seront réalisés d'août à fin février pour respecter la période de nidification de nicheurs précoces.</p> <p>Les plantations et les ensemencements nécessaires à l'aménagement des espaces verts répondront à certaines règles afin d'éviter un impact négatif sur les milieux naturels environnants et afin que ces opérations soient réellement bénéfiques à la biodiversité. Ces prescriptions concernent tout type de plantation comme les plantations d'arbustes pour créer les haies, l'introduction de végétaux aquatiques pour la végétalisation de plans d'eau, le semis en prairies, etc.</p> <p>Les espèces utilisées seront indigènes à la région (c'est-à-dire naturellement présentes). Cette condition est essentielle : aucune espèce exotique ne sera introduite car il existe un réel risque de prolifération de ces espèces ou de pollution génétique. En effet, de nombreuses espèces exotiques possèdent un caractère invasif avéré.</p> |  |

Notons que ces invasions biologiques sont considérées, à l'échelle mondiale, comme la seconde cause de perte de biodiversité (derrière la destruction et la fragmentation des habitats naturels).

De même, l'utilisation de taxons ornementaux (taxons horticoles) sera proscrite dans les espaces libres du site. Ces végétaux possèdent en réalité un intérêt écologique bien inférieur à celui de la flore indigène.

Une espèce indigène est une espèce qui croît naturellement dans une zone donnée de la répartition globale de l'espèce et dont le matériel génétique s'est adapté à cet endroit en particulier. Une espèce indigène est donc particulièrement adaptée au climat, à la faune et à la flore qui l'entoure. Planter une espèce indigène permet de maintenir les équilibres écosystémiques de la région.

Les semences ou individus utilisés seront de provenance régionale (origine locale certifiée). Une telle précaution est indispensable pour limiter le risque de pollution génétique des populations locales qui pourrait provoquer une diminution de leur capacité d'adaptation. Pour cette même raison, l'introduction (plantation ou semis) d'espèces protégées, patrimoniales ou menacées sera proscrite. Une telle opération risquerait en effet d'engendrer une dérive génétique des populations naturelles et donc de fragiliser le taxon considéré. De ce fait, les taxons retenus doivent être considérés comme très communs ou communs à l'échelle régionale (statuts définis par le Conservatoire Botanique National de Bailleul).

Concernant le choix des essences, plusieurs listes sont fournies par le Conservatoire Botanique National de Bailleul dans les ouvrages suivants :

- Guide pour l'utilisation d'arbres et d'arbustes pour la végétalisation à vocation écologique et paysagère en région Nord-Pas-de-Calais ;
- Guide pour l'utilisation de plantes herbacées pour la végétalisation à vocation écologique et paysagère en région Nord-Pas-de-Calais.

Ces listes, adaptées au territoire régional, seront consultées dans le cadre de l'élaboration de la palette végétale du site et sont présentées dans les tableaux ci-dessous. Les espèces retenues devront être soumises à un écologue pour validation (vérification de l'absence d'espèces protégées, patrimoniales ou exotiques envahissantes).

| Taxon  | Nom français                                 | District Brabanton                 |
|--|--|------------------------------------|
|  |  | Plaine de la Scarpe et de l'Escaut |
| <i>Acer campestre</i> L.                                       | Erable champêtre                             |                                    |
| <i>Acer platanoides</i> L.                                     | Erable plane                                 |                                    |
| <i>Acer pseudoplatanus</i> L.                                  | Erable sycomore [Sycomore]                   | X                                  |
| <i>Alnus glutinosa</i> (L.) Gaertn.                            | Aulne glutineux                              | X                                  |
| <i>Betula pendula</i> Roth                                     | Bouleau verruqueux                           | X                                  |
| <i>Betula pubescens</i> Ehrh. subsp. <i>pubescens</i>          | Bouleau pubescent                            | X                                  |
| <i>Carpinus betulus</i>  | Charme commun                                | X                                  |
| <i>Castanea sativa</i> Mill.                                   | Châtaignier commun [Châtaignier]             | [X]                                |
| <i>Clematis vitalba</i> L.                                     | Clématite des haies [Herbe aux gueux]        | X                                  |
| <i>Cornus sanguinea</i> L.                                     | Cornouiller sanguin                          | X                                  |
| <i>Corylus avellana</i> L.                                     | Noisetier commun [Noisetier, Coudrier]       | X                                  |
| <i>Crataegus laevigata</i> (Poir.) DC. subsp. <i>laevigata</i> | Aubépine à deux styles                       | X                                  |
| <i>Crataegus monogyna</i> Jacq                                 | Aubépine à un style                          | X                                  |
| <i>Cytisus scoparius</i> (L.) Link                             | Cytise à balais commun [Genêt à balais]      | X                                  |
| <i>Euonymus europaeus</i> L.                                   | Fusain d'Europe                              | X                                  |
| <i>Fagus sylvatica</i> L.                                      | Hêtre commun [Hêtre]                         | X                                  |
| <i>Frangula alnus</i> Mill.                                    | Bourdaïne commune [Bourdaïne]                | X                                  |
| <i>Fraxinus excelsior</i> L.                                   | Frêne commun                                 | X                                  |
| <i>Hedera helix</i> L.   | Lierre grimpant (s.l.)                       | X                                  |
| <i>Hippophae rhamnoides</i> L. subsp. <i>rhamnoides</i>        | Argousier faux-nerprun [Argousier]           |                                    |
| <i>Ilex aquifolium</i> L.                                      | Houx commun [Houx]                           | X                                  |
| <i>Ligustrum vulgare</i> L.                                    | Troène commun                                | X                                  |
| <i>Lonicera periclymenum</i> L.                                | Chèvrefeuille des bois                       | X                                  |
| <i>Mespilus germanica</i> L.                                   | Néflier d'Allemagne [Néflier]                | X                                  |
| <i>Populus tremula</i> L.                                      | Peuplier tremble [Tremble]                   | X                                  |
| <i>Prunus avium</i> (L.) L.                                    | Prunier merisier (s.l.)                      | X                                  |
| <i>Prunus spinosa</i> L.                                       | Prunier épineux [Prunellier]                 | X                                  |
| <i>Quercus petraea</i> Lieblein                                | Chêne sessile [Rouvre]                       | X                                  |
| <i>Quercus robur</i> L.  | Chêne pédonculé                              | X                                  |
| <i>Rhamnus cathartica</i> L.                                   | Nerprun purgatif                             | X                                  |
| <i>Ribes nigrum</i> L.   | Groseiller noir [Cassissier]                 | X                                  |
| <i>Ribes rubrum</i> L.   | Groseiller rouge [Groseiller à grappes]      | X                                  |
| <i>Ribes uva-crispa</i> L.                                     | Groseiller épineux [Groseiller à maquereaux] | X                                  |
| <i>Salix alba</i> L.   | Saule blanc                                  | X                                  |
| <i>Salix atrocinerea</i> Brot.                                 | Saule roux                                   | X                                  |
| <i>Salix caprea</i> L.   | Saule marsault                               | X                                  |
| <i>Salix cinerea</i> L.  | Saule cendré                                 | X                                  |
| <i>Salix triandra</i> L.                                       | Saule à trois étamines [Saule amandier]      | X                                  |
| <i>Salix viminalis</i> L.                                      | Saule des vanniers [Osier blanc]             | X                                  |
| <i>Sambucus racemosa</i> L.                                    | Sureau à grappes                             |                                    |
| <i>Sorbus aucuparia</i> L.                                     | Sobier des oiseleurs (s.l.)                  | X                                  |
| <i>Tilia cordata</i> Mill.                                     | Tilleul à petits feuilles                    | X                                  |
| <i>Tilia platyphyllos</i> Scop.                                | Tilleul à larges feuilles (s.l.)             |                                    |
| <i>Ulex europaeus</i> L.                                       | Ajonc d'Europe                               |                                    |
| <i>Ulmus glabra</i> Huds.                                      | Orme des montagnes                           |                                    |
| <i>Ulmus minor</i> Mill.                                       | Orme champêtre                               | X                                  |
| <i>Viburnum lantana</i> L.                                     | Viorne lantane [Mancienne]                   |                                    |
| <i>Viburnum opulus</i> L.                                      | Viorne obier                                 | X                                  |

(X) : Espèce ne pouvant être plantée que dans les systèmes dunaires évolués, anciens ou fossiles (dunes internes ou planquées sur falaises)  
[X] : Espèce largement naturalisée et cultivée pouvant être utilisée en  
X : Autres espèce

| Nom scientifique   | Nom vernaculaire                           |
|--|--|
| <b>Monocotylédones</b>   |  |
| <i>Arrhenatherum elatius</i> subsp. <i>elatius</i> (L.) Beauv. ex J. et C. Presl | Fromental élevé                            |
| <i>Bromus hordeaceus</i> subsp. <i>hordeaceus</i> L.                             | Brom e mou                                 |
| <i>Dactylis glomerata</i> L.   | Dactyle aggloméré                          |
| <i>Festuca rubra</i> subsp. <i>rubra</i> L.                                      | Fétuque rouge                              |
| <i>Holcus lanatus</i> L.   | Houlque laineuse                           |
| <i>Lolium perenne</i> L.   | Ivraie vivace [Ray-grass commun]           |
| <i>Lolium multiflorum</i> Lam.   | Ivraie multiflore [Ray-grass d'Italie]     |
| <i>Agrostis capillaris</i> L.  | Agrostide capillaire                       |
| <i>Alopecurus pratensis</i> L.   | Vulpin des prés                            |
| <i>Lolium x boucheanum</i> Kunth   | Ivraie de Bouché                           |
| <i>Phleum pratense</i> L.  | Fléole des prés                            |
| <i>Poa pratensis</i> subsp. <i>pratensis</i> L.                                  | Pâturin des prés                           |
| <b>Dicotylédones</b>   |  |
| <i>Achillea millefolium</i> L.   | Achillée millefeuille                      |
| <i>Daucus carota</i> subsp. <i>carota</i> L.                                     | Carotte com mune                           |
| <i>Hypericum perforatum</i> L.   | Millepertuis perforé [Herbe à mille trous] |
| <i>Leucanthemum ircutianum</i> DC.   | Grande marguerite                          |
| <i>Plantago lanceolata</i> L.  | Plantain lancéolé                          |
| <i>Prunella vulgaris</i> L.  | Brunelle com mune                          |
| <i>Ranunculus acris</i> L.   | Renoncule âcre                             |
| <i>Galium album</i> Mill., 1768  | Gaillet dressé [Caille-lait blanc]         |
| <i>Hypochaeris radicata</i> L.   | Porcelle enracinée                         |
| <i>Myosotis arvensis</i> (L.) Hill   | Myosotis des champs                        |
| <i>Potentilla reptans</i> L.   | Potentille ram pante [Quintefeuille]       |
| <i>Ranunculus repens</i> L.  | Renoncule ram pante [Pied-de-poule]        |
| <i>Rumex acetosa</i> L.  | Patience oseille [Oseille sauvage]         |
| <i>Tragopogon pratensis</i> subsp. <i>pratensis</i> L.                           | Salsifis des prés                          |
| <b>Dicotylédones légumineuses</b>  |  |
| <i>Medicago lupulina</i> L.  | Luzerne lupuline [Minette ; Mignonnette]   |
| <i>Trifolium pratense</i> L.   | Trèfle des prés                            |
| <i>Trifolium repens</i> L.   | Trèfle rampant [Trèfle blanc]              |
| <i>Vicia segetalis</i> Thuill.   | Vesce des moissons                         |

Pour les bassins d'infiltration, la colonisation spontanée a été préconisée en premier lieu. En cas d'impossibilité, la végétation pourra être choisie à partir de la liste ci-dessous.

| Nom scientifique                                 | Nom vernaculaire                               |
|--|--|
| <b>Monocotylédones</b>                           |  |
| <i>Iris pseudacorus</i> L.                       | Iris faux-acore [Iris jaune ; Iris des marais] |
| <i>Phalaris arundinacea</i> L.                   | Alpiste roseau [Baldingère]                    |
| <i>Phragmites australis</i> (Cav.) Steud.        | Phragmite commun [Roseau]                      |
| <i>Carex acutiformis</i> Ehrh.                   | Laîche des marais                              |
| <i>Carex riparia</i> Curt.                       | Laîche des rives                               |
| <i>Juncus effusus</i> L.                         | Jonc épars                                     |
| <i>Sparganium erectum</i> L.                     | Rubanier rameux                                |
| <i>Typha latifolia</i> L.                        | Massette à larges feuilles                     |
| <i>Alisma plantago-aquatica</i> L.               | Plantain d'eau commun                          |
| <b>Dicotylédones</b>                             |  |
| <i>Lycopus europaeus</i> L.                      | Lycophe d'Europe [Pied-de-loup]                |
| <i>Lythrum salicaria</i> L.                      | Salicaire commune                              |
| <i>Mentha aquatica</i> L. subsp. <i>aquatica</i> | Menthe aquatique                               |
| <i>Apium nodiflorum</i> (L.) Lag.                | Ache nodiflore                                 |
| <i>Nasturtium officinale</i> R. Brown            | Cresson officinal [Cresson de fontaine]        |

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | <p>L'étude conclut à un impact résiduel faible et aucune compensation n'est donc nécessaire. Cette conclusion n'est pas recevable compte-tenu de la destruction avérée d'habitats.</p> <p>De plus, l'étude d'impact ne fait pas mention de l'espace boisé bordant le secteur de projet. Le projet ne prévoit pas de zone tampon avec cet espace permettant d'assurer un non dérangement des espèces l'occupant.</p>                  |
| <b>Recommandation n°8</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <i>de réévaluer le niveau d'impact du projet sur les habitats et les espèces les occupant ;</i></li> <li>↳ <i>de prendre les mesures adaptées de compensation au regard des habitats détruits lors du défrichement réalisé en amont des travaux et de ceux qui seront induits par les travaux de terrassement futurs.</i></li> </ul> |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| <p>De nouveaux passages ont eu lieu au printemps pour observer la faune et la flore présente, le 2 avril pour la faune et le 24 avril pour la flore.</p> <p>Le projet va faire l'objet d'une mesure de compensation ex-situ sur la commune de Loffre. La mesure de compensation faune-flore permettra de restaurer le terrain et ainsi d'augmenter le potentiel d'accueil du site et d'obtenir un gain écologique.</p> <p>Celle-ci a été développée dans la réponse à la recommandation n°4.</p> |  |

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | <p>➤ <u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></p> <p>On recense 5 sites Natura 2000<sup>7</sup> dans un rayon de 20 km autour du projet. Le site le plus proche, FR3100507 « plaine alluviale de la Scarpe et pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe », est situé à 6,7 km au nord-est du secteur de projet.</p> <p>➤ <u>Qualité de l'étude d'impact et prise en compte des sites Natura 2000</u></p> <p>Le réseau Natura 2000 est présenté page 35 de l'étude écologique et cartographié page 34. L'évaluation des incidences Natura 2000 est présentée page 80 et porte sur les 5 sites Natura 2000 situés dans un rayon de 20 km autour du projet.</p> <p>Cette analyse porte sur les espèces d'intérêt communautaire identifiées au formulaire standard de données ayant justifiées la désignation des sites et les interactions possibles entre les milieux naturels du site du projet et l'aire d'évaluation<sup>8</sup> de chacune de ces espèces.</p> <p>L'analyse conclut que le projet n'aura aucune incidence significative sur le réseau Natura 2000 compte-tenu de l'absence d'habitat et d'espèce ayant justifié la désignation des sites sur le site d'implantation du projet et de leur éloignement (entre 6,7 et 14,7 km). Cependant, compte-tenu de l'insuffisance des inventaires réalisés après défrichement, les impacts du projet sur le réseau Natura 2000 sont susceptibles d'être sous-évalués.</p> |
| <b>Recommandation n°9</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande de réévaluer les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 en prenant en compte les potentialités des habitats détruits et en mettant en œuvre, le cas échéant, des mesures de compensation.</i></p>   |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| <p>Les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 ont été évaluées, ils sont disponibles dans l'étude Rainette annexée au DDAE.</p> <p>Le projet de construction d'un entrepôt logistique au sein de la ZAC de l'Ermitage à Lambres-lez-Douai ne portera pas atteinte à l'état de conservation des habitats naturels et des espèces présents sur les sites Natura 2000 FR3100504 « Pelouses métallicoles de la plaine de la Scarpe », FR3100506 « Bois de Flines-lez-Râches et système alluvial du courant des Vanneaux », FR3112005 « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » et FR3112002 « Les "Cinq Tailles" » et FR3100507 « Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe ».</p> <p>Le projet n'aura pas d'incidence significative sur ces sites compte-tenu de l'absence d'habitat et d'espèce d'intérêt communautaire sur la zone d'étude, des effets et impacts mis en évidence, et de son éloignement (de respectivement 6.7, 9.9, 14.1, 14,5 et 14,7 km). Enfin, le projet ne remettra pas en cause les objectifs de gestion/conservation définis pour les sites pour lesquels un DOCOB a été réalisé.</p> |  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Contexte</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</li> </ul> <p>L'entrepôt est destiné essentiellement au stockage de produits combustibles induisant un risque d'incendie susceptible de générer des fumées. La composition des produits stockés n'est pas décrite avec précision.</p> <p>Le site de projet est situé à 120 mètres des premières habitations et est à proximité d'entreprises et d'entrepôts, dont certains en projet. Deux sites Seveso sont situés dans un rayon de 10 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des risques technologiques</li> </ul> <p>L'étude de danger synthétise les dangers et risques identifiés sur le site page 236 du document DDAE (annexes partie 1).</p> <p>Le principal risque identifié et étudié est l'incendie de produits combustibles stockés avec des effets thermiques et des effets liés aux fumées qui se dégagent.</p> <p>Concernant le risque incendie lié à l'installation susceptible d'avoir des effets sur l'extérieur de l'établissement, 2 événements sont identifiés et retenus : l'incendie des cellules 1 à 5 (scénarios AM19 à AM510) et leur propagation aux cellules adjacentes (AM6 à AM811).</p> <p>Les résultats obtenus sont synthétisés page 263 du document DDAE.</p> <p>Des effets thermiques sortent du site et touchent l'entreprise voisine Best pour les scénarios AM1 et AM6 notamment (page 263 du DDAE), avec des effets irréversibles et des effets létaux, ainsi que la forêt voisine.</p> <p>Aucune mesure de nature à réduire ces effets et les limiter à l'intérieur du périmètre de l'installation n'est développée. Le dossier indique qu'il faudra interdire les nouvelles constructions dans les zones d'effets létaux de la société voisine Best à l'extérieur du site. Le dossier ne précise pas les conditions et les modalités d'institution de ces servitudes.</p> <p>Aucun scénario alternatif n'est étudié pour éviter ces effets hors du site. La réduction des potentiels de dangers n'est pas analysée pour limiter et réduire les effets létaux et irréversibles constatés à l'extérieur du site (réduction des quantités stockées, compartimentage, augmentation de la distance d'éloignement de l'installation des limites de propriété...). Il est nécessaire également d'intégrer le changement climatique dans le risque de propagation de feux de forêt.</p> |
| <p><b>Recommandation n°10</b></p>   | <p><i>L'autorité environnementale recommande de reprendre le projet pour éviter, en cas d'incendie, tout effet thermique notamment les effets létaux et irréversibles en dehors du site de projet. Des solutions de réduction des potentiels de dangers doivent être examinées et analysées (réduction des quantités stockées, compartimentage, augmentation de la distance d'éloignement de l'installation des limites de propriété...).</i></p>  |
| <p><b>Réponse :</b></p>   |  |
| <p>Les modélisations des effets thermiques ont été modifiées et sont disponibles en annexe du DDAE. Il en ressort que pour un incendie de 1 cellule, les flux de 5 kW/m<sup>2</sup> relatif aux effets létaux sortent uniquement pour un stockage à 100% de produits relevant de la rubrique 2662, ce qui représente un scénario majorant puisqu'un mélange des différentes rubriques est plus vraisemblable.</p> |  |

L'exploitant a finalement choisi de remplacer les murs séparatifs coupe-feu 2 heures par des murs coupe-feu 3h. Les murs séparatifs seront REI180 alors que l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 n'impose pas ce type de résistance. Cette disposition permet ainsi d'éviter la propagation d'une cellule de stockage à une autre et ainsi de réduire la distance des flux de 5 kW/m<sup>2</sup> qui est plus importante lors de l'incendie de plusieurs cellules. A noter que les effets létaux et irréversibles en dehors du site sont limités.

|   |   |
|---|---|
| <b>Contexte</b>   | <p>Concernant les effets toxiques et la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie, ils sont analysés dans le rapport de modélisation, page 38 (annexes partie 2 - annexe 15). Ces éléments d'information ne sont pas reportés dans l'étude de dangers du document DDAE.</p> <p>L'étude a été réalisée sur une hypothèse de stockage d'un mélange de différentes matières dans la plus grande cellule. Une hypothèse majorante prenant en compte un stockage des produits les plus toxiques ou émetteurs de fumées n'est pas étudiée.</p> <p>Sur la base de l'hypothèse étudiée, au vu des résultats de la modélisation, quelles que soient les conditions météorologiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ les effets toxiques irréversibles, les effets létaux et les effets létaux significatifs liés à la dispersion des fumées d'incendie ne sont pas atteints à hauteur d'homme (1,80 mètre) et en hauteur (de 5 à 20 mètres) ;</li> <li>↳ aucune perte de visibilité ne sera observée au sol, à hauteur d'homme en cas d'incendie sur le site.</li> </ul> <p>Cependant, les impacts sur l'environnement et la santé des retombées des fumées d'un éventuel incendie, notamment par lessivage de ces fumées par les eaux de pluie, ne sont pas étudiés.</p> |
| <b>Recommandation n°11</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <i>de l'analyse des effets toxiques et de la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie, présentée en annexe dans le rapport de modélisation ,</i></li> <li>↳ <i>par une justification de l'hypothèse prise dans le mélange de produits stockés pour le calcul des effets des fumées et de son caractère majorant ,</i></li> <li>↳ <i>par une étude de l'effet du lessivage des fumées par les eaux de pluie et du risque de pollution associé.</i></li> </ul>   |
| <b>Réponse :</b>  |   |
| <p>Les conclusions de l'analyse des effets toxiques et de la perte de visibilité liés aux fumées d'incendie ont été intégrées dans l'étude de dangers.</p> <p>Le calcul de flux thermique a considéré le stockage des produits suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 616 t de bois</li> <li>• 4 708 t de polyéthylène (PE),</li> <li>• 4 708 t de polypropylène (PP),</li> <li>• 4 708 t de polystyrène (PS),</li> <li>• 4 708 t de polychlorure de vinyle (PVC),</li> <li>• 4 708 t de polyéthane (PU).</li> </ul> <p>Les matières retenues sont exclusivement des matières plastiques et du bois (pour les palettes).</p> <p>Il a été retenu de modéliser le cas d'un incendie d'une cellule de type 2662, comme les flux thermiques lors d'un incendie d'une cellule de type 2662 sont supérieurs aux flux thermiques lors d'un incendie d'une cellule de type 1510.</p> |   |

La modélisation a permis de mettre en évidence que les produits de dégradation thermique en cas de combustion seront les suivants :

- ✓ Poussières (PM<sub>10</sub>),
- ✓ Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>),
- ✓ Monoxyde de carbone (CO).

Les poussières n'ont qu'une incidence sur la visibilité en fonction de la concentration en sus dans l'air.

Pour les paramètres gazeux CO et CO<sub>2</sub>, seul le CO présente des seuils de toxicité aigus (SEI et SEL). Comme le montre la modélisation, les seuils de toxicité ne sont pas atteints ni à hauteur d'homme, ni au sol.

Ces deux paramètres gazeux ont un coefficient de lessivage de 1.10<sup>-5</sup>.s-1.

De plus, compte tenu de la faible solubilité dans l'eau de 23 mg/l pour le CO et 1,7 g/l pour le CO<sub>2</sub>, le lessivage par l'eau de pluie des fumées aura pour conséquence une légère diminution de la concentration résiduelle en phase gazeuse pour ces deux substances, induisant un risque par inhalation inférieur à celui calculé dans l'étude de dispersion des fumées. Ces molécules se retrouveront ensuite sous forme dissoute ou sous forme d'ions carbonates ou d'acide carbonique dans les eaux de ruissellement, sans induire de risque supplémentaire (absence de toxicité par voie orale), mais pouvant localement modifier sensiblement le pH des sols.

|   |  |
|---|--|
| <b>Contexte</b>   | <p>Si les effets domino de propagation de l'incendie au sein du projet et en limite de site sont étudiés, le scénario de deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'aménagement, ou les effets de l'incendie de bâtiments voisins sur ce nouvel entrepôt, n'ont pas été étudiés dans le cadre des effets cumulés.</p> <p>Le dossier n'indique pas si l'implantation de l'entrepôt est faite en dehors des zones de dangers des bâtiments voisins et notamment de l'entreprise Betz.</p> |
| <b>Recommandation n°12</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude de dangers :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <i>par l'étude des effets cumulés en prenant en compte les risques d'incendies des bâtiments voisins ,</i></li> <li>↳ <i>par un scénario avec deux incendies simultanés sur deux sites à proximité au sein de la zone d'aménagement.</i></li> </ul>  |
| <b>Réponse :</b>  |  |
| <p>L'étude d'impact étudie au chapitre 16 les projets dont les effets sont susceptibles de se cumuler avec ceux du projet.</p> <p>Les sites voisins peuvent être à l'origine d'incendie, toutefois ces sites ne sont pas classés au titre de la nomenclature des installations classées. Ces sites ont été rappelés dans les risques externes industriels de l'étude de danger et n'ont pas été retenus comme risque potentiel.</p> <p>La commune de Lambres-lez-Douai ne fait pas l'objet d'un PPRT et aucune servitude d'interdiction de construction n'existe sur le site.</p> |  |

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Contexte</b> | <p>Concernant les risques extérieurs, les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation voisines sont recensées dans un rayon de 2 km (page 224 du document DDAE). L'étude de dangers conclut que les dangers associés à ces installations sont négligeables compte-tenu des distances les séparant du site.</p> <p>Cependant, il aurait été pertinent de justifier du fait que les dangers associés à ces installations sont négligeables non au regard de leur distance au secteur de projet mais compte-tenu que celui-ci se situe en dehors des zones d'effets de ces</p> |
|-----------------|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>installations ou du périmètre du plan de prévention des risques technologiques lorsque l'établissement est concerné.</p> <p>De plus, l'étude ne prend pas en compte l'ensemble des installations voisines du secteur de projet. En effet, les installations soumises à déclaration ou à enregistrement ne sont pas mentionnées, et notamment les entrepôts logistiques C2 et C3 de la société Goodman situés à proximité du secteur de projet. Le bâtiment de la société BEST, voisin du secteur de projet, n'est pas non plus pris en compte.</p>  |
| <p><b>Recommandation n°13</b></p>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des risques engendrés par les installations voisines du secteur de projet :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ <i>d'un recensement des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration ou enregistrement et des installations autres que les installations classées ,</i></li> <li>☞ <i>d'une analyse de la situation du secteur de projet au regard des zones d'enjeux des installations classées ou du périmètre du plan de prévention des risques technologiques ,</i></li> <li>☞ <i>d'une analyse des activités et du danger potentiel des installations autres que les installations classées.</i></li> </ul> |
| <p><b>Réponse :</b></p>  |  |
| <p>L'ensemble des installations classées pour la protection de l'environnement, y compris celles soumises à déclaration et enregistrement sont désormais recensés dans l'étude de dangers.</p> <p>Vis-à-vis des installations autres que les ICPE, il paraît pertinent de ne citer que les deux sociétés voisines du terrain de projet, la société BEST ENVIRONNEMENT SECURITE ET TECHNOLOGIE (BEST), une société de fournitures et d'équipements industriels divers au nord-est et la société EUR'EQUIP, une société spécialisée dans la fabrication de meubles de bureau et de magasin au sud-ouest.</p> <p>L'établissement Seveso seuil haut le plus proche du site LOGIDOUAI correspond à la société AIR LIQUIDE France INDUSTRIE à DOUAI à environ 9,41 km au nord-ouest. L'établissement Seveso seuil bas le plus proche du site LOGIDOUAI correspond à la société SIPC implantée à COURCHELETTES à environ 0,88 km à l'Est. La commune de Lambres-lez-Douai n'est pas soumise à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), ainsi la zone de projet n'est pas située dans un périmètre du plan de prévention des risques technologiques.</p> |  |

|                        |  |
|------------------------|--|
| <p><b>Contexte</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Sensibilité du territoire et enjeux identifiés</u></li> </ul> <p>L'étude d'impact indique (page 157) que les premières habitations sont situées à environ 120 mètres au sud-est du secteur de projet, à Brebières.</p> <p>Les principales sources de nuisances sonores générées par la plateforme seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ le trafic de véhicules légers et de poids lourds, la circulation des camions sur le site ainsi que les opérations de chargement et de déchargement ;</li> <li>☞ les équipements techniques destinés au système de chauffage (chaufferie gaz) et à la sécurité des locaux techniques.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <u>Qualité de l'évaluation environnementale et prise en compte des nuisances</u></li> </ul> <p>Une étude acoustique a été réalisée (annexes partie 2, annexe 9-rapport des mesures acoustiques page 18 et annexe 10-rapport de modélisation acoustique).</p> <p>Elle s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ une campagne de mesures de caractérisation de l'état sonore initial effectuée le 15 novembre 2019, en période de jour et de nuit afin de caractériser les</li> </ul> |
|------------------------|--|

|  |  |
|--|--|
|  | <p>niveaux sonores existant sur le site et ses alentours avant implantation de la nouvelle plateforme ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ une modélisation du secteur de projet dans sa configuration future permettant de quantifier son impact acoustique prévisionnel.</li> </ul> <p>Concernant la campagne de mesures, ces dernières ont été réalisées en 5 points d'écoute (3 auprès des habitations les plus proches du projet et 2 en future limite de propriété) choisis en tenant compte de la limite de propriété future du site et du voisinage habité le plus proche. Leur localisation est cartographiée page 161 de l'étude d'impact acoustique. Les résultats de l'analyse sont présentés page 160.</p> <p>L'étude d'impact indique que des effets cumulés avec 4 des 12 projets situés à proximité du site pourront être attendus en termes de nuisances sonores (tableau page 188). Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués, l'étude acoustique ne prend pas en compte les nuisances engendrées par ces projets et aucune mesure de réduction n'est proposée.</p> <p>L'étude conclut à l'absence de dépassement des niveaux sonores réglementaires, de journée comme de nuit, que ce soit en limite de propriété ou au niveau des zones d'émergence réglementées, incluant les habitations proches. Les résultats de la modélisation acoustique sont cartographiés page 17.</p> <p>L'étude d'impact indique, page 165, que les émissions sonores du site feront l'objet d'un contrôle dans les 3 mois qui suivent la mise en service de l'entrepôt, puis régulièrement au cours de l'exploitation. Cependant, elle ne fait pas mention de l'engagement du porteur de projet à la mise en place de mesures de réduction en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques.</p> |
| <b>Recommandation n°14</b>   | <p><i>L'autorité environnementale recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ compléter l'étude acoustique d'une analyse des impacts cumulés avec les projets situés à proximité du secteur de projet ;</li> <li>↳ de compléter l'étude d'impact de l'engagement du porteur de projet à mettre en place des mesures de réduction en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques.</li> </ul>   |
| <b>Réponse :</b>   |  |
| <p>Plusieurs projets autour du futur site et dans les communes proches seront à l'origine de bruit pendant la phase travaux ou pendant leur exploitation. Il s'agit des projets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ Projets de bâtiments logistiques C1, C2 et C3 par la société GOODMAN à Lambres-lez-Douai,</li> <li>↳ Projet de transformation de l'échangeur entre la RD621 et la RD650 à Lambres-lez-Douai (phase travaux),</li> <li>↳ Projet de création d'un centre commercial à Corbehem (phase travaux),</li> <li>↳ Projets de construction d'entrepôt logistique à Brebières,</li> <li>↳ Projet immobilier à Brebières (phase travaux),</li> <li>↳ Projet d'aménagement de surfaces commerciales et artisanales à Brebières (phase travaux),</li> <li>↳ Extension d'un entrepôt d'entreposage par la société GPE III à Brebières.</li> </ul> <p>Ces projets sont cités dans l'étude acoustique.</p> <p>Le porteur de projet s'engage à mettre en place des mesures de réduction en cas de dépassements avérés des seuils réglementaires acoustiques.</p> |  |

|  |  |
|--|--|
| <b>Contexte</b>  | <p>Mobilité et trafic routier</p> <p>Le rapport, page 65, présente la desserte du site d'implantation du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ la rue Louis Blériot qui dessert le site ;</li> <li>↪ les routes départementales 650 et 621 permettant de rejoindre notamment l'autoroute A1, située à 5 km à l'ouest ;</li> <li>↪ une desserte en transports en commun : la ligne la plus proche relie Douai à Brebières et passe à 1,49 km au nord-est du site ;</li> <li>↪ une voie ferrée, située à 307 mètres au sud de la zone d'activités de l'Ermitage, la ligne TER Paris Nord-Lille. La gare la plus proche est celle de Corbehem située à 320 mètres au sud-est du site ;</li> <li>↪ la présence de l'aérodrome de Vitry-en-Artois à environ 3 km au sud-ouest.</li> </ul> <p>Cependant, le rapport ne fait pas mention de la présence de voies dédiées aux déplacements doux.</p> |
| <b>Recommandation n°15</b>   | <p><i>L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'une analyse de la desserte du site par les voies dédiées aux déplacements doux.</i></p>   |
| <p><b>Réponse :</b></p> <p>La gare ferroviaire de Corbehem est située à 320 m au sud-est du projet logistique. Cette gare est une halte de voyageur qui dessert des TER régionaux effectuant la liaison entre Arras et Douai. Des bus desservent également cette gare. Le site sera ainsi facilement accessible par les transports en commun pour les futurs salariés de l'entrepôt logistiques.</p> <p>Un accès piéton est prévu à côté de l'entrée pour véhicules légers.</p> <p>Une voie piétonne de 1,8 mètre de large est prévu tout au long du site. Un local à vélo est prévu à l'entrée du site.</p> |  |

| <b>Contexte</b>   | <p>Les impacts sur le trafic routier engendré par l’installation de la plateforme logistique sont étudiés page 169 de l’étude d’impact.</p> <p>L’entrepôt sera susceptible de fonctionner 24h/24 et 7 jours/7. L’exploitation du site générera un trafic notamment lié aux réceptions et expéditions et aux déplacements des employés et des visiteurs.</p> <p>L’étude estime :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ le nombre de véhicules transitant en moyenne sur l’installation, par jour, à 75 poids-lourds et environ 50 véhicules légers pour le personnel et les visiteurs ;</li> <li>↪ la répartition du trafic généré par le site sur les axes routiers (tableau page 171 de l’étude d’impact).</li> </ul> <p>Il est estimé une augmentation de +0,7 % sur la route départementale 650, +0,5 % sur la route départementale 621 et +0,2 % sur l’autoroute A1. Concernant le trafic poids-lourds, celui-ci est estimé à +4,9 % sur la route départementale 650, +3,6 % sur la route départementale 621 et +0,6 % sur l’autoroute A1.</p> <p>L’étude conclut que « les flux générés par l’activité sont négligeables et semblent compatibles avec la charge actuelle du réseau routier ».</p> <p>L’étude d’impact indique que des effets cumulés avec 8 des 12 projets situés à proximité du site pourront être attendus en termes de trafic (tableau page 188 de l’étude d’impact). L’étude précise que le projet sera à l’origine d’une augmentation du trafic mais que celle-ci est négligeable et indique que « la création d’un échangeur entre la RD621 et la RD650 permettra de fluidifier le trafic au niveau de la ZAC de l’Ermitage ».</p> <p>Cependant, ces effets ne sont pas clairement évalués. Il convient d’estimer l’augmentation du trafic engendré par le cumul des projets, notamment au regard de la présence d’autres projets logistiques et de leurs effets sur le trafic routier. En outre, il convient de noter que le projet s’inscrit dans un secteur où la circulation est dense avec une part de poids lourds importante : 9 % sur la route départementale 650, 8,93 % sur la route départementale 621 et 19 % sur l’autoroute A1 selon les données de l’année 2016 de la direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement Hauts-de-France relatives au recensement de la circulation dans la région Hauts-de-France.</p> |                        |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
|---|---|------------------------|----------------------------|------------------------|---------------------|-------|-----|---------------------|-----|----|---------------------|-----|-----|--------------------|-----------|-----|---|----|-----|------------------|----|----|--------------|--------------|------------|
| <b>Recommandation n°16</b>  | <p><i>L’autorité environnementale recommande d’évaluer l’impact cumulé avec les autres projets situés à proximité sur le trafic sur les principales voies proches et de prendre en compte dans l’évaluation des impacts sur le trafic, la saturation de certains axes routiers.</i></p>   |                        |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| <b>Réponse :</b>  |   |                        |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| <p>Plusieurs projets d’entrepôts logistiques sont en cours sur la commune de Lambres-lez-Douai et dans les communes avoisinantes. Ces entrepôts seront à l’origine de trafic non négligeable détaillé ci-dessous. Ces données sont issues des avis, examens au cas par cas et décisions consultables sur le site de la DREAL Hauts de France. Toutefois, il n’est pas forcément possible de savoir à partir de ces données, s’il s’agit de données aller ou de données aller-retour. Ces données seront considérées comme des allers simples.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Projet</th> <th style="text-align: center;">Nombre de véhicules légers</th> <th style="text-align: center;">Nombre de poids-lourds</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entrepôt GOODMAN C1</td> <td style="text-align: center;">3 000</td> <td style="text-align: center;">364</td> </tr> <tr> <td>Entrepôt GOODMAN C2</td> <td style="text-align: center;">134</td> <td style="text-align: center;">84</td> </tr> <tr> <td>Entrepôt GOODMAN C3</td> <td style="text-align: center;">200</td> <td style="text-align: center;">130</td> </tr> <tr> <td>Entrepôt Brebières</td> <td style="text-align: center;">Non connu</td> <td style="text-align: center;">130</td> </tr> <tr> <td>Extension d’un entrepôt de la société GPE III</td> <td style="text-align: center;">80</td> <td style="text-align: center;">110</td> </tr> <tr> <td>Projet LOGIDOUAI</td> <td style="text-align: center;">50</td> <td style="text-align: center;">75</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td style="text-align: center;"><b>3 464</b></td> <td style="text-align: center;"><b>893</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>L’impact cumulé des projets suivants sur le trafic est présenté dans le tableau ci-dessous :</p> |   | Projet                 | Nombre de véhicules légers | Nombre de poids-lourds | Entrepôt GOODMAN C1 | 3 000 | 364 | Entrepôt GOODMAN C2 | 134 | 84 | Entrepôt GOODMAN C3 | 200 | 130 | Entrepôt Brebières | Non connu | 130 | Extension d’un entrepôt de la société GPE III | 80 | 110 | Projet LOGIDOUAI | 50 | 75 | <b>TOTAL</b> | <b>3 464</b> | <b>893</b> |
| Projet  | Nombre de véhicules légers  | Nombre de poids-lourds |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Entrepôt GOODMAN C1   | 3 000   | 364                    |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Entrepôt GOODMAN C2   | 134   | 84                     |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Entrepôt GOODMAN C3   | 200   | 130                    |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Entrepôt Brebières  | Non connu   | 130                    |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Extension d’un entrepôt de la société GPE III   | 80  | 110                    |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| Projet LOGIDOUAI  | 50  | 75                     |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |
| <b>TOTAL</b>  | <b>3 464</b>  | <b>893</b>             |                            |                        |                     |       |     |                     |     |    |                     |     |     |                    |           |     |   |    |     |                  |    |    |              |              |            |

| Axe   | Augmentation du trafic par les projets logistiques |                  |        |
|-------|--|------------------|--------|
|       | Poids lourds                                       | Véhicules légers | Total  |
| RD650 | 58,47%   | 22,43%           | 25,67% |
| RD621 | 43,14%   | 16,41%           | 18,80% |
| A1    | 6,64%  | 6,04%            | 6,15%  |
| A21   | 23,36%   | 8,96%            | 10,26% |
| A26   | 25,03%   | 24,27%           | 24,42% |

Les projets logistiques en cours sur le secteur de Lambres-lez-Douai et les communes avoisinantes auront un impact considérable sur le trafic. Toutefois, l’impact du projet LOGIDOUAI (en aller 75 PL et 50 VL) est négligeable par rapport aux autres projets. La part de véhicules légers et de poids-lourds du projet LOGIDOUAI représente respectivement 2% et 8% du nouveau trafic engendré par les projets en cours.

A noter que l’ensemble des projets n’a pas été pris en compte, notamment les projets de lotissements.

|   |  |
|---|--|
| <b>Contexte</b>   | Il convient de mener une réflexion notamment sur le développement des modes de transport alternatifs au transport routier afin de réduire le trafic engendré.  |
| <b>Recommandation n°17</b>  | <i>L’autorité environnementale recommande de compléter l’étude d’impact d’une réflexion sur le développement des modes alternatifs au transport routier, que ce soit pour les véhicules légers ou les poids-lourds et, notamment pour ces derniers, d’étudier des solutions favorisant l’utilisation du transport de marchandises par voie fluviale et ferroviaire présents à proximité du site.</i> |
| <b>Réponse :</b>  |  |
| <p>Les modes de transport alternatifs au transport routier pour les véhicules légers sont détaillés dans la réponse à la recommandation n°15.</p> <p>Pour le transport de marchandises, la société LOGIDOUAI ne prévoit pas le recours à d’autres modes de transports que le transport routier.</p> <p>Les cours d’eau les plus proches sont le canal de dérivation de la Scarpe à 650 m à l’Est et la Scarpe est situé à 1 km au Sud. La Scarpe est ouverte à la navigation. La gare de Corbehem est situé à 320 m au sud du site.</p> <p>Malgré la proximité de la gare de Corbehem et de la Scarpe, la société LOGIDOUAI ne peut, pour le moment, pas envisager d’avoir recours au transport ferroviaire ou fluviale car le transport en containers par train et/ou péniche concernent des flux de produits de grosses quantités (souvent en vrac) sans aucune rupture de charge (le contenu est identique entre l’expéditeur et l’entrepôt récepteur). Or, aujourd’hui le type de produits stockés n’est pas connu. Dans le cas de livraisons de distributeurs locaux telles que des grandes et moyennes surfaces ou de produits destinés à la vente sur internet imposant des tournées de livraisons de colis, les frets ferroviaires et fluviaux ne sont pas adaptés.</p> |  |

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Contexte</b> | <p><u>Qualité de l’air et émissions de gaz à effet de serre</u></p> <p>Le territoire sur lequel s’implante le projet est concerné par le plan de protection de l’atmosphère du Nord Pas-de-Calais.</p> <p>L’étude d’impact présente, page 139, les données de la station de mesure de Douai, située à 3,75 km au nord-est du site d’implantation.</p> |
|-----------------|---|

|   | <p>Les incidences du projet sur la qualité de l'air sont analysées page 141 de l'étude d'impact.</p> <p>L'étude d'impact indique que les sources de pollution engendrées par l'installation seront principalement constituées des gaz de combustion liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ au système de chaufferie ;</li> <li>↪ au trafic routier généré par l'activité, poids-lourds pour la livraison et l'expédition des produits stockés et véhicules légers du personnel et des visiteurs.</li> </ul> <p>Concernant les rejets de polluants liés au trafic routier, l'étude indique que les émissions de gaz d'échappement seront diffuses et négligeables en termes de flux, sans démonstration ni estimation des quantités de polluants émis dans le cadre du trafic généré par l'entrepôt. Aucune estimation n'est faite pour les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le projet et dont fait partie le trafic routier lié à l'entrepôt.</p> |   |  |  |                                |  |    |                  |                              |     |        |
|---|--|---|--|--|--------------------------------|--|----|------------------|------------------------------|-----|--------|
| <b>Recommandation n°18</b>  | <p><i>L'autorité environnementale recommande :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ <i>d'estimer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre générés par le projet, dont le transport routier de marchandises ;</i></li> <li>↪ <i>de définir les mesures permettant d'aboutir à un impact négligeable du projet, dans un objectif national et régional de diminution de ces émissions.</i></li> </ul>   |   |  |  |                                |  |    |                  |                              |     |        |
| <b>Réponse :</b>  |  |   |  |  |                                |  |    |                  |                              |     |        |
| <p>Pour rappel, les rejets atmosphériques du projet seront essentiellement liés aux rejets diffus de gaz d'échappement liés au trafic de véhicules ainsi que les rejets canalisés des gaz de combustion des deux chaudières fonctionnant au gaz naturel d'une puissance cumulée de 1,6 MW qui sera utilisée pour les activités du site.</p> <p>Ces rejets diffus seront localisés sur l'ensemble de la zone du projet et sur les axes de circulation alentours.</p> <p>Les rejets atmosphériques de la chaudière seront évacués par une cheminée suffisamment dimensionnée afin de permettre une bonne diffusion des rejets dans l'atmosphère.</p> <p>En termes de polluants, les rejets atmosphériques du projet seront composés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↪ pour les rejets liés au trafic de véhicules particuliers, de poussières (PM10), oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), oxydes de soufre (SOx), Composé Organiques Volatils (COV) et Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP),</li> <li>↪ pour les rejets liés au chauffage des bâtiments, de gaz issus de la combustion du gaz naturel, un combustible dit « propre » ne générant que de faibles concentrations en polluants atmosphériques (poussières, oxydes de soufre et oxydes d'azote). Ces rejets seront limités.</li> </ul> <p>Il est à noter que la chaudière qui sera présente sur site aura un temps de fonctionnement limité car elle ne fonctionnera qu'en période de gel. De plus, les valeurs limites d'émission du plan de protection de l'atmosphère du Nord - Pas-de-Calais seront respectées et contrôlées régulièrement.</p> <p>Les camions circulant sur le site fonctionnent au gasoil engendrant des vapeurs d'hydrocarbures et des gaz d'échappement. Un dégagement de monoxyde d'azote, de dioxyde de carbone, de gaz à effet de serre et de particules en suspension peut être engendré surtout lors de la mise en marche des poids lourds.</p> <p>Le tableau suivant présente la distance parcourue par les camions sur le site.</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Nombre de rotations de camions par jour</th> <th>Distance moyenne parcourue sur la zone proche du projet (en m)</th> <th>Poids moyen</th> <th>Nombre de jours d'exploitation</th> <th>Distance parcourue par an sur la zone proche du projet (aller-retour) en km par an</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>75</td> <td>600<sup>2</sup></td> <td>25 t (moyenne à vide/chargé)</td> <td>365</td> <td>32 850</td> </tr> </tbody> </table> |  | Nombre de rotations de camions par jour | Distance moyenne parcourue sur la zone proche du projet (en m) | Poids moyen  | Nombre de jours d'exploitation | Distance parcourue par an sur la zone proche du projet (aller-retour) en km par an | 75 | 600 <sup>2</sup> | 25 t (moyenne à vide/chargé) | 365 | 32 850 |
| Nombre de rotations de camions par jour   | Distance moyenne parcourue sur la zone proche du projet (en m)   | Poids moyen                             | Nombre de jours d'exploitation                                 | Distance parcourue par an sur la zone proche du projet (aller-retour) en km par an |                                |  |    |                  |                              |     |        |
| 75  | 600 <sup>2</sup>   | 25 t (moyenne à vide/chargé)            | 365  | 32 850   |                                |  |    |                  |                              |     |        |

<sup>2</sup> Les 600 m correspondent à la distance sur site, sur la rue Louis Blériot et sur la rue des pavés de Corbehem jusqu'à l'entrée de la route départementale D650.

Les émissions de gaz d'échappement (CO, NOx, COV et poussières) des camions ont été estimées à l'aide de facteurs d'émission établis dans la méthode COPERT, élaborée par l'Agence Européenne de l'Environnement.

Le tableau suivant présente les facteurs d'émission en g/km parcouru pour le monoxyde de carbone, les dioxydes d'azote, les Composés Organiques Volatils et les poussières de diesel (*EMEP air pollutant emission inventory guidebook 2016 – mise à jour juillet 2018*) :

| Composé           | Classe         | Source     | Norme d'émission | Facteur d'émission en g/km | Emissions en kg/an |
|-------------------|----------------|------------|------------------|----------------------------|--------------------|
| Poussières diesel | de 16 t à 32 t | Table 3-22 | Euro VI          | 0,0012                     | 0,04               |
| NOx               | de 16 t à 32 t | Table 3-21 | Euro VI          | 0,422                      | 13,86              |
| CO                | de 16 t à 32 t | Table 3-21 | Euro VI          | 0,105                      | 3,45               |
| COVNM             | de 16 t à 32 t | Table 3-21 | Euro VI          | 0,01                       | 0,33               |

Les seuils annuels de déclaration dans GEREP (Gestion Electronique du Registre des Emissions Polluantes) pour les installations soumises à autorisation sont fixés à :

| Polluants  | Seuils (kg/an) |
|------------|----------------|
| Poussières | 100 000        |
| NOx        | 100 000        |
| CO         | 500 000        |
| COVNM      | 30 000         |

D'après les données disponibles dans le registre des émissions polluantes (IREP), les principales sources de rejets atmosphériques d'origine industrielle dans les communes voisines sont présentées dans le tableau ci-dessous (données 2018).

| Commune   | Entreprise                          | Activité  | Données concernant certains polluants émis (en t/an)   |
|-----------|-------------------------------------|---|--|
| CUINCY    | LNUF Marques                        | Fabrication de lait liquide et de produits frais                        | Hydrofluorocarbures (HFC) : 371 kg/an (2018)<br>Hydrochlorofluorocarbures (HCFC) : 1000 kg/an (2014)   |
| BREBIERES | PREFERE RESINS                      | Fabrication de matières plastiques de base                              | Vanadium : 0,11 kg/an (2009)<br>Thallium : 0,12 kg/an (2009)<br>Aldéhyde formide : 9,4 kg/an (2006)<br>Antimoine : 0,07 kg/an (2005)<br>Etain : 1,09 kg/an (2005)<br>Cobalt : 0,32 kg/an (2005)<br>Phénols : 1 220 kg/an (2004)<br>Fluor : 15 kg/an (2003)<br>Chlore : 38 kg/an (2003) |
| DOUAI     | AIR LIQUIDE France INDUSTRIE        | Fabrication de gaz industriels  | Protoxyde d'azote : 168 t/an (2018)<br>HFC : 230 kg/an (2018)<br>HCFC : 23 kg/an   |
| DOUAI     | TITAGARH WAGONS AFR                 | Construction de locomotives et d'autres matériels ferroviaires roulants | Zinc : 226 kg/an (2016)<br>COVNM : 36 300 kg/an (2014)   |
| DOUAI     | RENAULT DOUAI – Usine Georges Besse | Construction de véhicules automobiles                                   | COVNM : 382 t/an (2018)<br>CO <sub>2</sub> : 36 600 t/an (2017)<br>Protoxyde d'azote : 10,9 t/an (2017)<br>HFC : 185 kg/an (2018)<br>HCFC : 26 kg/an (2015)  |

En comparaison avec les seuils annuels de déclaration dans GEREPE et des quantités de polluants émis dans l'atmosphère par les industries proches du site, les quantités de polluants émises par le site de la société LOGIDOUAI peuvent être considérées comme très faibles.

|   |   |
|---|---|
| <b>Contexte</b>   | Concernant les mesures de réduction des émissions atmosphériques, l'étude d'impact prévoit, page 149 de l'étude d'impact, l'arrêt systématique des moteurs des véhicules à l'arrêt, une vitesse limitée à 20 km/h sur le site, l'incitation des employés à utiliser des modes de transport respectueux de l'environnement (covoiturage, transports en commun, vélo...). |
| <b>Recommandation n°19</b>  | <i>L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact cumulé avec les projets situés à proximité du site sur les émissions de polluants atmosphériques.</i>  |
| <b>Réponse :</b>  |   |
| Après modification du tableau, 5 projets recensés pourront avoir des effets cumulés en terme de qualité de l'air. L'impact de ces projets sur la qualité de l'air ne provient pas des rejets des installations mais d'une augmentation du trafic des poids lourds et des véhicules légers. Les gaz d'échappement des poids lourds libèrent du SO <sub>2</sub> , des NO <sub>x</sub> , du CO, du CO <sub>2</sub> , des poussières et des hydrocarbures. Les véhicules légers émettent également des CO <sub>2</sub> , des NO <sub>x</sub> , des particules et des hydrocarbures. |   |

|   |  |
|---|--|
| <b>Contexte</b>   | Aucune analyse de la possibilité d'installation de panneaux photovoltaïques en toiture n'est présentée alors qu'il s'agit d'une solution permettant de compenser les émissions directes et indirectes du projet. |
| <b>Recommandation n°20</b>  | <i>L'autorité environnementale recommande d'analyser la possibilité d'installation de panneaux photovoltaïques en toiture.</i>   |
| <b>Réponse :</b>  |  |
| Les panneaux photovoltaïques ne sont pas prévus dans le permis de construire, toutefois à la demande de l'investisseur, la société LOGIDOUAI étudie actuellement la mise en place d'une telle installation. |  |

# **ANNEXES**

# **LISTE DES ANNEXES**

**ANNEXE 1      PHOTOMONTAGE DEPUIS LE CARREFOUR ENTRE LA RUE DE CORBEHEM ET  
LA RUE GEORGES LEFEVRE**

**ANNEXE 1**

-

**PHOTOMONTAGE DEPUIS LE CARREFOUR  
ENTRE LA RUE DE CORBEHEM ET LA RUE  
GEORGES LEFEVRE**



Vue depuis l'angle des rues des Pavés de Corbehem et Georges Lefebvre

**CONSTRUCTION D'UNE  
PLATEFORME LOGISTIQUE  
à LAMBRES LES DOUAI**

**PC6 - Document graphique  
permettant d'apprécier  
l'insertion de construction  
dans son environnement**

Architecte :



AGENCE A  
815, Avenue de la  
république  
59 700 Marcq-En-Baroeul  
Tél : +33 (3).20.15.04.08  
agence.a-sarl@wanadoo.fr

Maître d'Ouvrage :

SNC LOGIDOUAI  
594 Avenue Willy Brandt  
59777 Lille  
Tél : +33 (3).20.14.84.84

| Date       | Indice | Libellé              |
|------------|--------|----------------------|
| 15/12/2019 | A      | Emission Originale   |
| 10/07/2020 | B      | Pièce complémentaire |
|            |        |                      |
|            |        |                      |
|            |        |                      |

Echelle :

Dossier :

**PC**

Feuillet :

**A3-03**