

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

Unité Territoriale

de LILLE

Affaire suivie par : Christelle Marquis

Tel : 03 20 40 54 22

Fax : 03 20 40 54 67



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Christelle.marquis@developpement-durable.gouv.fr

## AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Demandeur	PANAFRANCE DEVELOPPEMENT
Commune	Camphin-en-Carembault – 59 133
Objet	Demande d'autorisation d'exploiter un entrepôt
Références	Dossier déposé en préfecture le 19 février 2016
Pièces jointes	Plans de situation

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, le projet présenté ci-dessous est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact transmise le 19 février 2016.

### 1. Présentation du projet

PANAFRANCE DEVELOPPEMENT est une filiale de la holding PARTNERS FRANCE MANAGEMENT qui a repris en juillet 2013 les participations de PANAFRANCE DEVELOPPEMENT FRANCE MANAGEMENT. Elle-même détient des SCI et SARL de portage (sites et bâtiments logistiques, bâtiments industriels).

En sa qualité de développeur, PANAFRANCE Développement réalise des projets « en gris » en anticipant les demandes administratives telles le permis de construire et l'autorisation d'exploiter avant l'identification de locataires. La construction n'est engagée qu'après signature d'un bail commercial avec un preneur.

PANAFRANCE Développement, anciennement dénommé PANATTONI, a obtenu l'autorisation d'exploiter une plate-forme logistique sur le parc d'activité de Camphin-en-Carembault par arrêté préfectoral du 24 mai 2013. Des modifications apportées au projet initial ont donné lieu à un arrêté préfectoral complémentaire du 24 décembre 2015. Le permis de construire du projet délivré le 16 juillet 2015 après enquête publique sur l'étude d'impact, a également pris en compte ces modifications apportées au projet initial.

Le site n'ayant pas été mis en service dans le délai de 3 ans, l'arrêté d'autorisation initial cesse de produire effet à compter du 24 mai 2016 conformément à l'article R. 512-74 du code de l'environnement. PANAFRANCE a donc transmis au préfet le 19 février 2016 une nouvelle demande répondant aux articles R 512-2 à R 512-10 du code de l'environnement.

Le projet couvre près de 80 % du parc d'activités économiques de Camphin-en-Carembault situé en limite sud du territoire communal et dans le prolongement direct de la zone d'activités existante des Portes du Nord (sur la commune de Libercourt) ; il se situe aussi en bordure de l'autoroute A1.

Le projet porte sur la création de 2 entrepôts A et B de 17 018 m<sup>2</sup> et 23 073 m<sup>2</sup> et comprenant respectivement 3 et 4 cellules de stockage (A1 à A3, B1 à B4). La fonction principale de la plate-forme, d'une superficie totale de 102 875 m<sup>2</sup>, sera la réception, le stockage/déstockage, la préparation des commandes et l'expédition.  
La plate-forme sera approvisionnée par camions.

L'effectif maximal présent sur le site sera d'environ 240 personnes. Le site sera en activité 7j/7 et 24 h/24 mais l'activité logistique s'effectuera sur deux équipes de 8 h.

Les matières stockées seront principalement des marchandises de la grande consommation (matières combustibles, produits en bois, carton ou plastique) entreposées dans les différentes cellules.

En option, le pétitionnaire a retenu de pouvoir stocker :

- des alcools de bouche (en A2 et/ou B2);
- des liquides inflammables et des aérosols (en A2 et/ou B2);
- des produits alimentaires en cellules réfrigérées (1 à 4 cellules sur l'ensemble B pourrait être réfrigérées dont seule la cellule B4 en froid positif).

S'agissant d'un entrepôt « en gris », la nature des produits stockés n'est pas connue. Le projet prévoit un locataire par bâtiment (A et B) ou un locataire pour le site entier.

## 2. Qualité de l'étude d'impact

### 2.1. Résumé non technique

Le résumé non technique reprend les principaux éléments de l'étude d'impact; il décrit de manière proportionnée aux enjeux les impacts sur l'environnement qui peuvent survenir tant pendant l'exploitation du site que pendant la phase chantier.

### 2.2. État initial, analyse des effets et mesures envisagées

L'autorité environnementale considère que les principaux enjeux environnementaux associés au projet concernent les aspects suivants.

#### Biodiversité – Faune – Flore – Paysages

Le dossier identifie bien les zones de protection réglementée à proximité du projet : deux ZNIEFF de type I (l'une regroupant la forêt domaniale de Phalempin, le bois de l'Offlarde, le Bois Monsieur, les cinq tailles et leurs lisières ; la seconde, l'étang et le bois d'Epinoxy) dont une partie désignée par Les Cinq Tailles a été considérée comme Zone de Protection Spéciale appelée Site Natura 2000 par arrêté ministériel du 24 avril 2006. L'étude d'incidence NATURA 2000 se base sur une évaluation simplifiée justifiée par la zone d'influence limitée du projet (tant en fonctionnement normal qu'en situation accidentelle).

Entre les deux ZNIEFF le pétitionnaire identifie un corridor écologique de la trame verte et bleue. Actuellement le site est constitué de terres agricoles sans végétation particulière. L'étude écologique réalisée initialement en 2004 lors de l'aménagement du parc d'activité et mise à jour en janvier 2016 pour la nouvelle demande d'autorisation d'exploiter montre de faibles enjeux floristiques et faunistiques au droit du site de PANAFRANCE. En effet, les habitats en place sont sous forte influence anthropique et ne présentent aucun intérêt patrimonial particulier. Ils ne sont pas favorables à un accueil d'espèces protégées ou patrimoniales ni même à une diversité d'espèces parmi les groupes étudiés.

Sur la base d'un état initial exhaustif, au droit du site et à proximité, le pétitionnaire présente des mesures destinées à éviter, réduire, compenser les impacts du projet sur les continuités écologiques, les paysages et la biodiversité.

Il indique que

- De part son éloignement d'environ 3,6 kms, le projet n'est pas susceptible d'avoir des effets notables dommageables sur l'état de la conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du site NATURA 2000.
- L'impact de la consommation de terres agricoles a été pris en compte dans le cadre de la procédure d'autorisation du Parc d'Activités (Permis d'aménager en date du 22 septembre 2011). La notion de déprise agricole des terres qui ne sont plus cultivées depuis août 2011 n'est pas retenue.
- Le projet ne sera pas de nature à créer une rupture écologique du corridor écologique identifié au Schéma Régional de Cohérence Ecologique. En effet les continuités seront maintenues par le développement de nouvelles niches écologiques humides, des noues paysagères sur la périphérie du site, la création de nouveaux supports à la biodiversité par les toitures des bâtiments...
- En termes d'aménagements paysagers les grandes orientations retenues visent à mettre en place un ensemble de plantations de type bocager et forestier recréant un environnement naturel avec :
  - un merlon constituant un masque végétal le long de la limite nord du site,
  - une bande boisée en limite sud-est du site,
  - un système de plantations de type haies champêtres et arbres de hautes tiges en limite sud-ouest.Une cartographie de ces aménagements écopaysagers est jointe au dossier pour illustrer ces différentes mesures.

### Eau

Le site est alimenté en eau potable par le réseau public. La consommation annuelle ne devrait pas dépasser 3000 m<sup>3</sup>.

Les eaux domestiques seront collectées séparément et dirigées vers la station d'épuration de Carvin.

Les eaux pluviales de toiture non polluées seront collectées et pour partie récupérées dans une capacité pour l'arrosage des espaces verts, ou rejoindront les bassins d'infiltration du site (2 bassins reliés entre eux de façon gravitaire de 450 m<sup>3</sup> et 4550 m<sup>3</sup>).

Les eaux pluviales de voiries seront traitées par deux séparateurs d'hydrocarbures (rejet à 5 mg/l d'HC) avant de rejoindre les bassins d'infiltration. Le faible caractère filtrant des bassins conduira à un rejet contrôlé dans le fossé du chemin de la Chapelette vers le réseau de Libercourt. En sortie du bassin d'infiltration principal, le rejet sera réalisé avec un débit maximum de 20,6l/s (2 l/s/ha) ; les caractéristiques en polluants de ces rejets sont calculés ; les flux restent suffisamment faibles et sont acceptables pour le réseau.

Les séparateurs d'hydrocarbures sont équipés de vannes à commande automatique et manuelle permettant de contenir sur site les eaux polluées en cas d'accident (eaux d'extinction d'incendie par exemple). Les capacités de confinement sont correctement justifiées par le pétitionnaire.

Les dispositions prises sont suffisantes et permettent de respecter les objectifs de qualité du milieu récepteur repris dans le SDAGE Artois Picardie. La gestion des eaux est également conforme au règlement du Parc d'Activités qui impose notamment un dimensionnement des bassins de tamponnement pour une pluie de retour de 100 ans.

### Transports et déplacements

L'accès à l'établissement est réalisé par une voie interne au parc de Camphin-en-Carembault, rejoignant les voies de la zone des Portes du Nord, puis la RD 41 et l'autoroute A1.

Ces voies dimensionnées pour le passage de camions verront leur trafic augmenter. Cependant le risque de congestion de ces voies ainsi que le risque en matière de sécurité restent faibles. En effet le projet aura un impact sur le trafic du fait principalement des véhicules légers du personnel et des poids lourds avec environ 400 véhicules légers et 300 camions par jour (entrées et sorties). L'augmentation du trafic de l'A1 sera marginale (0,57 % pour les véhicules légers, 1,78% pour les poids lourds et 0,77 % au total).

Le mode d'approvisionnement des marchandises sera routier.

Le pétitionnaire recense pourtant les autres types d'infrastructures :

- le port fluvial de Lille à environ 25 km,

- la plate-forme multimodale DELTA 3 à 7 km
- la ligne TGV-nord à 850 m à l'ouest,

mais ne présente pas la faisabilité technique et économique de recourir à ces modes de transport alternatifs.

Pour le personnel, l'offre de transport en commun desservant le parc d'activités est peu développée sur ce secteur. Le premier arrêt de bus est à 1,5 km du site. Les transports en commun desservent la ville de Camphin-en-Carembault et de Libercourt mais à ce jour pas la ZAC directement. Compte tenu du manque de desserte du site par les transports en commun et des horaires en poste, les employés utiliseront vraisemblablement des véhicules personnels.

Le pétitionnaire estime que le dimensionnement des axes est adapté et suffisant pour recevoir l'augmentation du trafic générée par le projet. Il indique que la commune de Camphin-en-Carembault n'est pas assujettie à l'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain.

### Santé et Environnement (air, bruit, déchets, Gaz à Effets de Serre)

Le dossier présente une analyse de l'état initial puis l'impact potentiel du projet au regard de chacun des aspects environnementaux.

L'impact sur l'air est limité. Il est principalement lié aux gaz d'échappement produits par le trafic et aux rejets des chaudières. Des mesures organisationnelles seront retenues pour limiter les émissions liées au trafic (arrêt des moteurs, limitation de vitesse, dimensionnement des accès pour fluidifier le trafic, entretien du site, incitation au covoiturage). Pour les chaudières, le choix du gaz comme combustible et la faible puissance des installations limiteront les rejets.

Concernant le bruit, le pétitionnaire a réalisé en janvier 2016 des mesures en limite de propriété ainsi qu'en zone à émergence réglementée pour constituer un état initial. Il n'a pas réalisé de modélisation à ce stade compte tenu des configurations optionnelles décrites dans le dossier et de certains choix techniques non encore arrêtés par exemple pour les groupes froids. Il s'engage à réaliser une nouvelle campagne de mesure à la mise en service pour vérifier la conformité à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation du bruit émis dans l'environnement par les installations classées et à mettre en œuvre des actions correctives si nécessaire. D'ores et déjà il prévoit d'éloigner les compacteurs de l'habitation la plus proche et d'isoler phoniquement les installations connexes bruyantes (placées dans des locaux fermés, choix techniques des machines pour limiter le bruit, socles anti-vibratils, dispositifs de piège à bruit...).

Les déchets associés à l'activité de la plate-forme logistique ne présenteront pas d'enjeux particuliers. Une gestion adaptée des déchets sera mise en place prenant en compte les modalités de stockage sur site, la traçabilité de leur production et de leur élimination en cohérence avec les plans départemental et régional d'élimination des déchets.

En matière d'émission de gaz à effet de serre, le principal contributeur pourra être l'installation de réfrigération dans le cas où l'option des cellules réfrigérées pour l'ensemble B est retenue. Le choix du fluide frigorigène est porté sur le dioxyde de carbone qui a un potentiel de réchauffement global moindre par rapport aux gaz fluorés (HFC).

D'un point de vue sanitaire, l'analyse des effets sur la santé est réalisée sous une forme qualitative. Le principal émetteur est le trafic des poids lourds sur le site. Or ces émissions sont négligeables au regard des gaz d'échappement liés au trafic de l'autoroute A1. Il ressort que l'activité n'est pas de nature à porter atteinte à la santé des populations.

### Prise en compte des effets cumulés avec d'autres projets

Le pétitionnaire a retenu les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, à savoir la création de la ZAC du Pôle de la Gare à Libercourt à 2 km au Sud et l'extension d'un bâtiment logistique sur la commune de Libercourt.

L'analyse des effets cumulés au regard des enjeux environnementaux retenus (qualité des paysages, qualité de l'eau, bruit, circulation) ne conclut pas à un risque d'incompatibilité avec la préservation des

intérêts du L. 511-1 du code de l'environnement. En effet, l'éloignement des projets entre eux, les faibles niveaux d'émissions et de rejets estimés pour PANAFRANCE, l'utilisation d'axes routiers distincts hormis l'A1 pour chacun des projets, justifie l'absence d'effets cumulés.

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

PANAFRANCE justifie le choix du site par les motivations suivantes :

- sa localisation au sein du bassin logistique 'Lille - Reims', à proximité de l'autoroute A1 avec un accès aisé à l'échangeur de cet autoroute, à proximité de la plate-forme multimodale de Dourges et les réseaux existants de la zone des Portes du Nord ; ces aspects permettent d'optimiser les flux routiers et par là de limiter les émissions de gaz d'échappement, d'éviter les traversées de zones urbaines ou habitées.

- l'intégration d'un parc d'activités autorisé au titre de la loi sur l'eau et couvert par un permis d'aménager qui prévoit des aménagements paysagers de qualité et permettant de bénéficier des infrastructures existantes de la zone d'activité des Portes du Nord ; le choix intègre bien les préoccupations environnementales.

- enfin l'opportunité pour des exploitants de plate-formes logistiques insérées dans un tissu urbain dense, vétustes et obsolètes par rapport aux règles de l'art en matière de conception d'entrepôt (capacités de confinement des eaux polluées en cas de sinistre, environnement urbain incompatible avec les effets thermiques susceptibles d'être générés en cas d'incendie...).

### 3. Qualité de l'étude de dangers

Après analyse des risques, l'étude de dangers fait apparaître 2 types d'accidents potentiels susceptibles de générer des effets touchant des tiers et retenus en vue d'une caractérisation :

- l'incendie d'une cellule stockant des produits combustibles ou composés de matières plastiques (l'incendie d'une cellule stockant des liquides inflammables étant étudié mais non majorant au regard des scénarios précédents),
- l'incendie de 3 cellules contiguës.

Ces accidents potentiels sont caractérisés en termes de conséquences, probabilité, gravité et cinétique selon les modalités définies dans l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005.

Le pétitionnaire se réfère aux textes réglementaires, aux outils et méthodes développés par le ministère (circulaire du 10 mai 2010, outil de modélisation FLUMILOG) pour caractériser ces phénomènes dangereux.

Le pétitionnaire a identifié des barrières de prévention et des barrières de protection, organisationnelles et techniques, qui contribuent à réduire la probabilité des phénomènes dangereux ou leurs effets. Il démontre par le biais d'une grille de criticité la compatibilité du site avec l'environnement humain.

Le risque principal identifié étant celui de l'incendie, la défense incendie est essentielle sur le site. Les moyens de détection et d'intervention ont été étudiés de façon exhaustive et sont intégrés au projet. Le pétitionnaire justifie la disponibilité en eau en cas d'accident et présente dans son dossier les modes de gestion des eaux d'extinction d'un incendie.

L'autorité environnementale considère que les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés correctement. L'étude menée est proportionnée aux enjeux et n'omet pas d'étudier les risques associés à la toxicité et à l'opacité des fumées en cas d'incendie.

La conception des bâtiments, la définition des moyens de prévention et de protection répondent à ce qui est attendu par les prescriptions des arrêtés ministériels applicables pour ce type d'installation.

L'exploitant a consulté en amont du projet le service Prévention Prévision du Service Départemental d'Incendie et de Secours et a intégré les aménagements complémentaires demandés, notamment en terme d'accessibilité aux bâtiments par les engins de secours.

#### 4. Conclusion générale

Le projet présenté répond à l'état de l'art en matière d'entrepôts et apparaît comme conforme aux différents règlements (dont celui du Parc d'activités), plans et programmes.

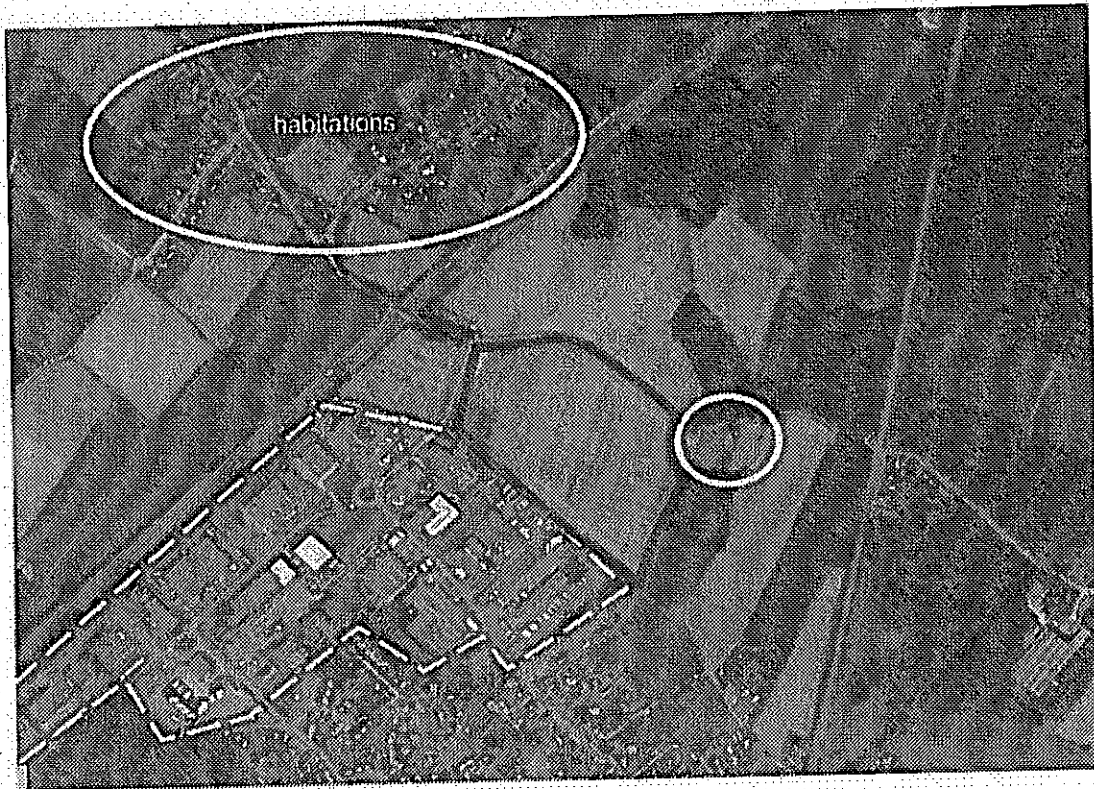
En conclusion, la prise en compte de l'environnement et des risques que peut présenter l'exploitation du site est conforme à la réglementation.

Le contenu du dossier permet au public de se prononcer lors de l'enquête publique.

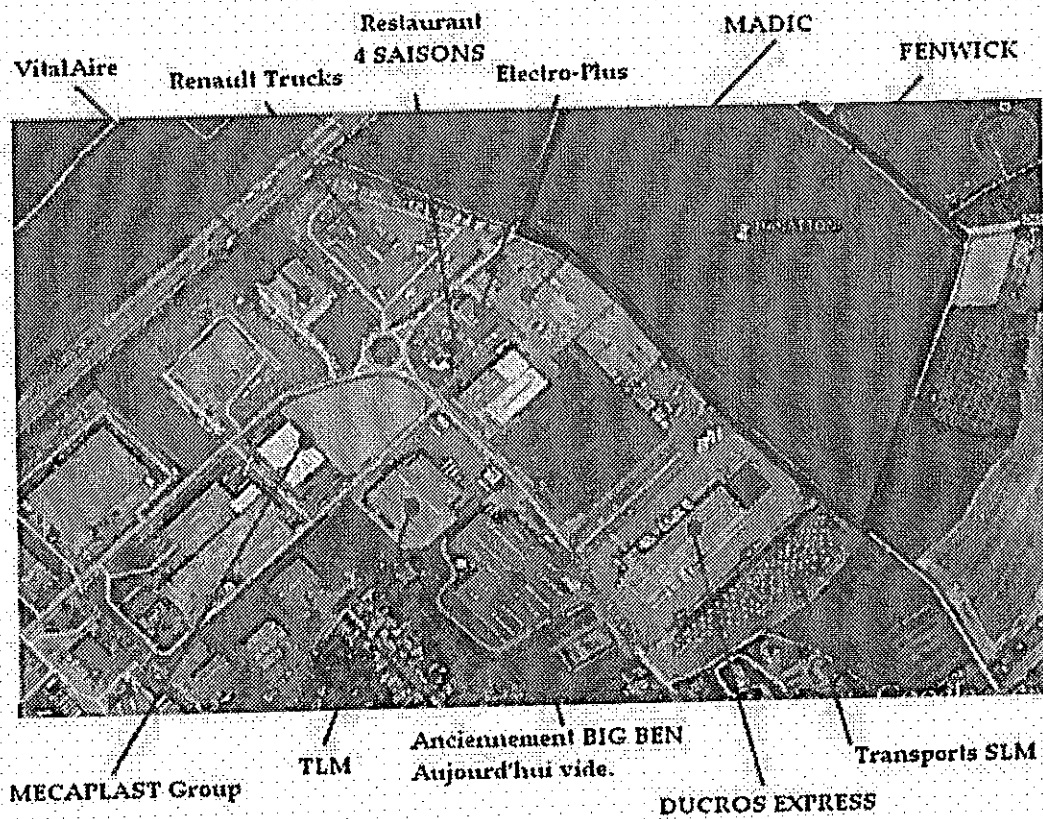
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Directeur Régional de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement,

Yann GOURIO

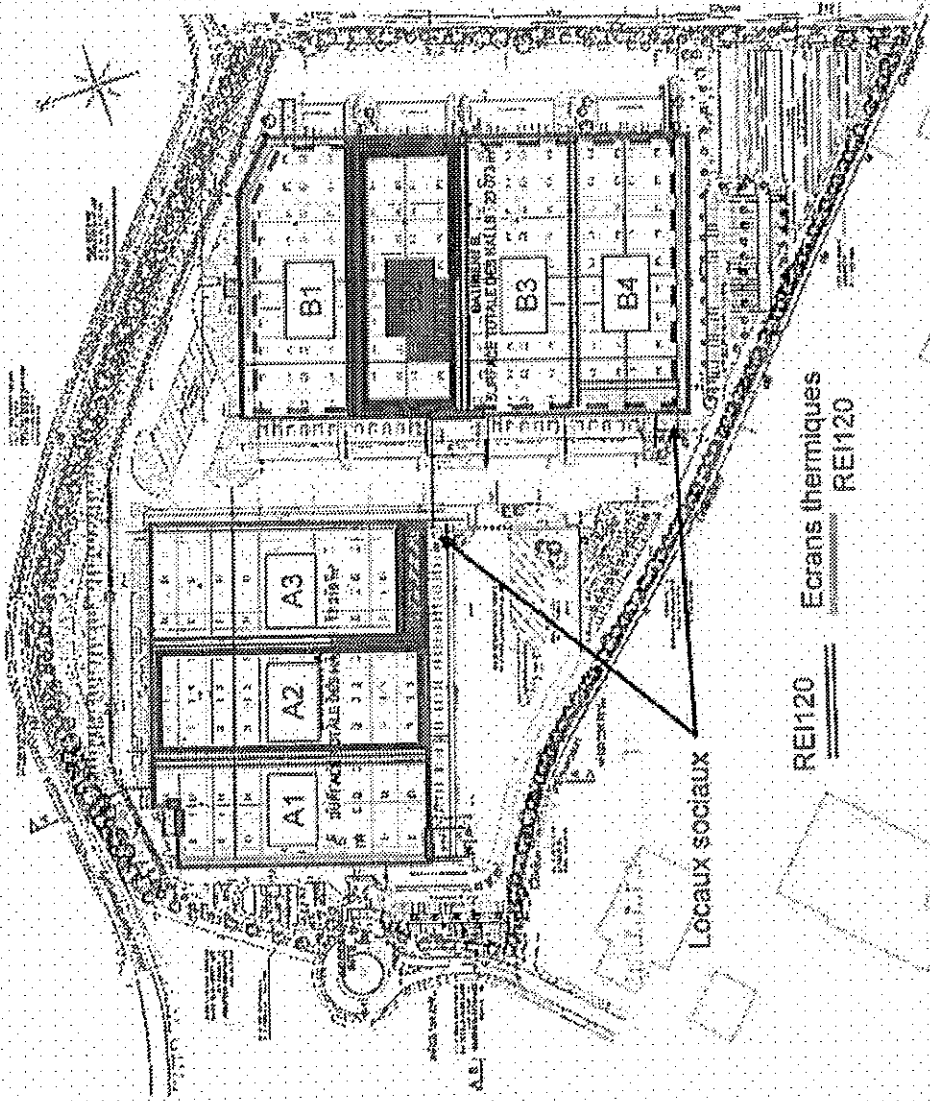
08 MARS 2016



L'environnement urbanisé du site.



Identification des sites de la zone industrielle Les Portes du Nord.



OPTION : cellules frigorifiques 1511-A

OPTION : cellules dangereuses 4120/4121-NC ; 4331-D ; 4755-D

Configuration de base : 1510-A ; 1530-A ; 1532-A ; 2663-A ; 2662-D



4 EXTRAIT DE CARTE IGN : 1 / 25 000<sup>ème</sup>

